AUTOBUS

WARSZAWA ZESZYT 3–4 CENA 1.50 ZŁ.

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

WARSZAWA — Św. BARBARY Nr. 1 m. 9

TELEFON 9-47-77.

BIURO CZYNNE OD GODZINY 11-ej DO 14-ej.

TREŚĆ NUMERU:

Redaktor: Jan Wroczyński.

Wydawca: Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

Przedpłata:

	Zł.
kwartalnie	3.—
półrocznie	6.—
rocznie	12.—
Za zmianę adresu (znaczkami pocztowemi)	—.75

Biuro Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, UL. Św. BARBARY Nr. 1 m. 9

Telefon 9-47-77

Godziny urzędowania od 11 do 13

Konto czekowe P. K. O. 11854.

Ceny ogłoszeń podaje Administracja na żądanie.

AUTOBUS

MIESIĘCZNIK

ORGAN ZWIĄZKU ZWIĄZKÓW WŁAŚCICIELI PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH R. P.

ZESZYT 3—4 LUTY — MARZEC 1932 ROK II

OD REDAKCJI

Zagadnienie odpowiedniego uporządkowania i regulacji komunikacji autobusowej było nietylko pragnieniem władz miarodajnych, lecz przedewszystkiem samych przedsiębiorców autobusowych, dla których nieuregulowane warunki pracy były w poważnym stopniu źródłem tych wszystkich trudności, jakie mieli do przezwyciężenia w swojej codziennej pracy.

W tem należy szukać przyczyn jednolitości opinji pierwszego i drugiego Zjazdu Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. W uchwałach tych Zjazdów, domagających się powołania do życia Państwowego Funduszu Drogowego, mającego unormować warunki gospodarki drogowej, jak i wprowadzenia w życie Ustawy Koncesyjnej, która znowu miała być czynnikiem likwidującą dziką konkurencję między temi przedsiębiorstwami autobusowemi, a wzmacniające jedynie przygodne elementy, opanowane jedynie chęcią krótkowzrocznego maksymalnego natychmiastowego zysku. Te ostatnie szczególnie elementy zawiódłszy się w swych nadziejach, starają się niewywiązywaniem się ze swych należności i obowiązków, zdobyć choć w części projektowane zarobki.

Tymczasem, niestety Państwowy Fundusz Drogowy, który miał zapewnić przedsiębiorstwom autobusowym planową akcję nietylko konserwacji dróg, lecz i jej rozbudowę, zgodną z interesami ogółu — w swej realizacji dał jedynie nowe ciężary dla właścicieli pojazdów mechanicznych.

Mimo znacznie pogorszonych warunków gospodarczych i rozwijającej się na tem tle depresji wśród społeczeństwa, to niestety, zamiast zrozumienia i poparcia w swej pracy reorganizacyjnej, znaleźliśmy ze strony czynników miarodajnych dążność do podwyższenia jedynie podatków i to bez żadnych gwarancyj co do rozpoczęcia istotnej akcji uzgodnienia gospodarki drogowej.

Przedsiębiorcy autobusowi, których zadaniem jest prowadzenie stałej komunikacji, musieli ją zawiesić w dniu 1 lipca, by spowodować rewizję nadmiernych ciężarów, nałożonych z tytułu P. F. D.

Tem tragiczniej przedstawiały się te zabiegi dla istotnych interesów przedsiębiorców autobusowych, wobec równoczesnej świadomości, że zmniejszenie tych nadmiernych ciężarów nie rozwiązywało tego istotnego zagadnienia, gdyż automatycznie zmniejszało możliwość P. F. D., wobec braku środków finansowych pod konserwację dróg. Jednak gdyby teoretycznie biorąc, nawet właściciele pojazdów mechanicznych byli w stanie całkowicie uregulować obowiązujące ich na P. F. D. należności, to już równocześnie zgóry było wiadomem, że zebrane fundusze nie będą wystarczające na pokrycie kosztów konserwacji dróg, już nie mówiąc o jej rozbudowie, wobec braku odpowiedniej w budżecie Państwa dotacji, a która miała wynosić 60.000.000 złotych.

Sami zaś doskonale rozumiemy, że droga u nas w swych specyficznych warunkach niejednolitego typu ruchu (konny i mechaniczny), jak i specjalnych warunków atmosferycznych, wymaga przedewszystkiem systematycznej konserwacji.

Tymczasem budżet państwowy przewiduje na konserwację dróg aż zł. 100.000 rocznie.

Tragiczne doświadczenie roku ubiegłego budżetowego, niestety, nie spowodowały jeszcze odpowiedniego stosunku i rewizji tej pozycji w budżecie Państwa ze strony Ciał Ustawodawczych.

Droga ta — jedna z najważniejszych podstaw utrzymania życia gospodarczego jest zagrożona w swych najistotniejszych fundamentach.

Zaś całkowite zastąpienie transportu drogowego, tak w dziedzinie przewozów osób, jak i towarów, przez kolej, jest już taką niemożliwością, jak zastąpienie kolei, (która swojemi warunkami pracy jak i zdobyczami w dziedzinie ekonomji wyżłobiła sobie nowe tereny), dawnemi środkami przewozowemi.

By znaleźć rozwiązanie, należy wciągnąć do pracy wszystkie siły, mogące być w tym kierunku pomocne, gdyż od tego zależy przyszłość gospodarcza Kraju. Uchylanie się od odpowiedzialności, jak i wyłączne topienie się w dyskusji, kto jest odpowiedzialny za obecny stan, będzie jedynie traceniem drogocennego czasu, zaś brak natychmiastowej akcji zaradczej, dowodem słabości.

Musimy więc mimo, że niebezpieczeństwo ruiny materjalnej zagląda nam coraz częściej w oczy, wydobyć z siebie te wszystkie siły, które muszą spowodować zasadniczą zmianę i wyprowadzić z dotychczasowego zaułku bezradności ku przyszłości zdobytej zaufaniem do własnych sił i opartych na rzetelnym wysiłku.

Bądźmy istotnie pionierami, a nie jedynie przeżuwaczami codziennie narastających kłopotów, topiących się w tej codzienności. Gdyż środki muszą się znaleźć w nas samych, a nie poza nami. Szukajmy rozwiązania tam, gdzie leży praca, którą należy nam podjąć i zrealizować, by nie przechodzić ponownie przez te trudności, jakie mieliśmy i mamy w dniu dzisiejszym przed sobą.

ALEKSANDER BARCZEWSKI

ZAGADNIENIE PRODUKCJI SAMOCHODÓW W POLSCE

Zagadnienie standaryzacji typu wozów w Polsce jest jednym z najbardziej palących problemów, wymagających specjalnej pieczy, zważywszy przedewszystkiem na zagadnienie obrony Państwa.

Jest faktem, że obecnie Polska zawiera może największą mieszaninę różnych marek samochodowych i co w razie wybuchu wojny przysporzyłoby zapewne wiele kłopotów naszej armji i to w sposób bardzo bolesny.

Coprawda mamy bardzo poważny procent, szczególnie w przemyśle autobusowym wozów jednej marki, a mianowicie: Chevrolet, którego procent w roku 1930 wynosił w dziedzinie autobusów około 76,8% (statystyka opracowana przez p. Ćwikieła — Radcę Ministerstwa Robót Publicznych).

Przypuszczamy, że od tego czasu nie nastąpiły wielkie zmiany, to jednak, zważywszy, że wozy amerykańskie przez swój system calowy odbiegają od ogólnej przyjętej w Europie miary milimetrowej, a tem samem co powoduje olbrzymie trudności w dorabianiu części zużytych, o ile mają one być wykonane w Polsce, musimy dojść do wniosku, że rozwiązania dla ustalenia zasadniczego typu wozów i ewentualnej ich produkcji musimy szukać wśród marek europejskich.

Dotychczasowe wyniki z produkcji naszej samochodowej okazały się mało obiecujące, to też koniecznością było znalezienie rozwiązania w sposób możliwie szybki, co było jedynie możliwe przez zawarcie odpowiedniej umowy z wielką fabryką zagraniczną samochodową, z której doświadczenia moglibyśmy skorzystać, przedewszystkiem dla przeszkolenia odpowiedniego naszego personelu.

Ofiary w tym kierunku są zrozumiałe i nie można mieć zastrzeżeń co do ich wysokości, o ile rezultaty w szkoleniu będą zadawalające.

Umowa z „Saurerem" dała nam typ wozu ciężkiego, którego posiadanie jest konieczne, zważywszy na możność rozporządzania pełną gamą wozów. Jednak w/g naszych obecnych potrzeb i możliwości wozy te, mimo doskonałej konstrukcji, jak i obniżające poważnie koszty paliwa, nie mają wielkich możliwości, zważywszy:

1) na zbyt wielki ciężar do lekkiej budowy naszych dróg (a właściwie wobec braku dróg),

2) zbyt wielką ilość miejsc do niskiego poziomu frekwencji,

3) na wielkie koszta amortyzacyjne, bo dochorzące od 20 do 25 tysięcy rocznie, co w naszych warunkach nie da się skalkulować w taryfie pasażerskiej.

Zakup tych wozów tak wysoko cennych w obecnej konjunkturze płynności warunków pracy przemysłu autobusowego, musi napotkać na nieprzezwyciężone trudności i wobec czego nie przypuszczamy, by ten wóz mógł być w większej ilości użyty w komunikacji międzymiastowej.

Druga umowa z „Fiatem" jest jeszcze dość trudna do ocenienia. W każdym razie jest kilka momentów, które mogą budzić poważne zastrzeżenia. Przedewszystkiem kompletny brak rzeczowego materjału do przeprowadzenia istotnych studjów co do wytrzymałości tego typu wozów na naszych drogach, pracujących ponadto dotychczas w odmiennych warunkach tak atmosferycznych, jak i terenowych.

Uważamy, że należało przed wybraniem ostatecznego typu wozu, przeprowadzić uprzednio nad nim conajmniej roczne badania. Tymczasem musimy z przykrością stwierdzić, że nie jest nam znany z eksploatacji, ani jeden autobus tego typu marki „Fiat", dlatego też co do jego walorów, czy też wad, musimy się wstrzymać z wypowiedzeniem do czasu zbadania go w eksploatacji. Tego rodzaju postawienie sprawy musi jednak wzbudzić conajmniej poważne zastrzeżenia, szczególnie, wobec słabej konstrukcji ostatnich modeli „Fiata" osobowych, które mieliśmy możność zbadać w pracy.

Cena wozu. Byliśmy przekonani, że z ustaleniem kilku typów wozów, a tembardziej jednego (coprawda trąci to wówczas „monopolem", zwykle nie liczącym się z potrzebami ludności), cena wozu ulegnie poważnej obniżce.

Tymczasem, jak się okazuje, wóz ten w najlepszym razie nie ulegnie podwyżce. Według przypuszczalnych obliczeń cena tego podwozia będzie się zamykała w granicach 16.000 — 18.000 złotych, podczas gdy obecnie podobny wóz „Citroen" kosztuje 15.250 zł. Czem wytłumaczyć tę różnicę? Może wyższą jakością samochodu. Zgódźmy się z tem... na wiarę. Lecz nie zapominajmy, że taki wóz we Włoszech kosztuje 25.800 lirów, t. zn 12.900 zł. Wiemy zaś z doświadczenia, że często, a specjalnie w tej branży ceny eksportowe są znacznie niższe od cen sprzedażnych krajowych. Najlepszym przykładem jest cena naszej benzyny eksportowej, która wynosi 1,10 dol. (około 9.50 zł.) za 100 litrów, podczas gdy u nas litr tej benzyny wynosi 82 gr.

Powiedzmy, że w tej dziedzinie tak głębokiej różnicy niema, lecz nie ulega wątpliwości, że stoki samochodowe są bardzo wielkie, a wskutek tego zdobycie rynku i to w charakterze monopolu musiało wywołać istotną walkę między zabiegającymi o to firmami samochodowemi.

Czyżby za zawarcie tej umowy nie mogliśmy conajmniej uzyskać o ile nie zniżki ceny tego samochodu, to przynajmniej takiej samej, jaka jest na rynku włoskim?

Tymczasem na jednej z konferencyj Izby Przemysłowo-Handlowej zostały przedstawione nowe taryfy celne, które w konsekwencji mają np. podwyższyć cenę „Forda" do sumy około 20.000 zł.

Zapomniano nawet, że dla zużycia obecnego taboru należy sprowadzać części conajmniej przez okres 2-letni i że tego rodzaju podejście całkowicie uniemożliwi amortyzację wozu, a więc nie będzie środków na kupno tego nowego ideału. Szczególnie, o ile do tego uwzględni się poważną ulgę podatko-

ą dla wozów standaryzowanych, bo sięgającą do 60%, by mieć dostateczną ilość zastrzeżeń, jaki musi być ten wóz, by go chronić aż tyloma barjerami.

Zagadnienie przygotowania odpowiednich fabryk samochodowych, które mogłyby w razie wybuchu wojny całkowicie zaspokoić potrzeby naszego kraju, jest całkowicie zrozumiałe i winno znaleźć we wszystkich sferach zrozumienie i poparcie.

Dalecy jesteśmy od tego, byśmy przez tę krytykę chcieli spowodować oddalenie tego rozwiązania.

Jednak musimy zastanowić się, czy możemy zbudować fabrykę, która swą produkcją w czasie pokoju będzie mogła swobodnie konkurować z produkcją zagraniczną, dzięki swej cenie jak i jakości, czy też zważywszy na obecnie niską chłonność naszego rynku w tej dziedzinie, wskutek zbyt wysokich kosztów eksploatacyjnych pojazdu mechanicznego jak i niskiego stanu zamożności społeczeństwa, nie byłoby lepiej przewidzieć w budżecie państwowym dotacji (zmniejszającej się ewentualnie wraz ze spadkiem kosztów) na utrzymanie odpowiedniego laboratorjum, które w razie wojny, przekształcić się mogłoby na fabrykę samochodową. Przyczem cena ogólna rynkowa samochodowa musi być na takim samym poziomie, jak w sąsiednich krajach, gdyż to jedynie pozwala na stały rozrost ilości samochodów, stawiając coraz większe możliwości krajowej produkcji przez podwyższenie ilości zużywanej rocznie wozów. Zagadnienie to np. mogłoby być rozwiązane według koncepcji inż. Z. Karczewskiego systemem premjowania wozów produkowanych w kraju i w ten sposób przystosowując cenę wozu do możliwości płatniczych klijentów.

Pamiętajmy o chwili obecnej, że Polska pod względem ilości samochodów jest 30 z rzędu krajem ze swą ogólną liczbą samochodów 41.200.

Japonja, która ma ogólną ilość samochodów 95.719, której zamożność jest znacznie wyższa, posiada dwie fabryki samochodowe, które należy właśnie traktować jako laboratorja, bo jedna produkuje około 80 samochodów, a druga — około 200.

Polska, która ze swą ilością samochodów jest po takich krajach, jak wyspy Hawajskie, Kuba, Urugwaj, a przed takiemi krajami jak Filipiny, Chili, maleńka Finlandja, Chiny, Egipt, nie jest w stanie obecnie stworzyć 100% fabryki samochodowej, szczególnie o ile będzie szukać się rozwiązania w podwyższeniu ceny wozu.

O ile samochód w swej cenie i jakości nie będzie choć w przybliżeniu taki, jak we Francji, Ameryce, gdzie przeciętny typ wozu (około 80%) jest w cenie dol. 700 (6.000 zł.), a środki pędne nie będą przekraczały odpowiedniego maximum (w Ameryce od 12 do 6 centów za 3,8 litrów, co wynosi od 30 do 15 groszy za litr, i to razem z zasadniczym podatkiem wynoszącym około 10% ceny litra benzyny), to niema mowy, by wóz mechaniczny stał się u nas popularny, a chłonność rynku wzrosła w sposób zadawalający.

Przecież przeciętny obywatel polski, jak już zaznaczyliśmy, jest znacznie uboższy, więc jaką poprawkę należy tu przeprowadzić, o ile taki wóz, który w Ameryce kosztuje 6.000 zł., u nas kosztuje około 12.000 zł. a ma kosztować około 20.000 zł.? O ile się uwzględni stosunek tych wyżej wyłuszczonych wzajemnie działających na siebie momentów, to chłonność rynku polskiego wypad b. smutno. Wskutek przedewszystkiem tych warunków, w Polsce wypada 732 mieszkańców na 1 samochód, podczas, gdy w Stanach Zjednoczonych— 4,6, a we Francji — 27.

W obecnej sytuacji o rozbudowie samodzielnego przemysłu samochodowego nie można narzyć. Gdy w okresie konjunktury roku 1927, 928 i 1929 mieliśmy takie doświadczenie z produkcją „Ursus", P. Z. Inż. i t. d., to w czasie dzisiejszym możemy oczekiwać jedynie jeszcze większych rozczarowań.

Zagadnienie motoryzacji może być rozwiązane po ustaleniu ogólnych zasad kalkulacyjnych, opartych nietylko na czasie i ewentualnym wzroście za możności społeczeństwa, lecz na taniości pojazdu, jako masowego artykułu pierwszej potrzeby. Wszelkiego rodzaju eksperymenty w dziedzinie budowy fabryki samochodów, opartej na ochronie mechanicznej, bo na barjerach celnych, fiskalnych przedewszystkiem zemści się na jej twórcach, oddalając ich jeszcze bardziej od zamierzonego celu i to o tyle, o ile cena samochodu, wyprodukowanego w kraju, odbiega od średniej ceny samochodowej w innych państwach, gdzie problem ten, dzięki specjalnym warunkom pod względem spotęgowania chłonności przez rynek krajowy, został rozwiązany. Statystyka zawodów właścicieli samochodów we Francji na rok 1929 daje bardzo ciekawe dane co do demokratycznego charakteru tego środka lokomocji. Na stu właścicieli pojazdów mechanicznych mamy następujący w przybliżeniu stosunek liczbowy:

Na wsi		Są posiadaczami	W mieście
41	samochodów	Kupcy	31
12	"	Przemysłowcy . . .	20
13	"	Rolnicy	—
9	"	Lekarze, adwokaci, notarjusze etc. . . .	7
6	"	Urzędnicy, funkcjonarjusze	14
3	"	Komiwojażerowie i agenci	7
5	"	Pośrednicy do sprzedaży, lub dzierżaw majątków	7
4	"	Przemysłowcy budowlani	3
4	"	Przemysłowcy transportowi	6
2	"	Kapitaliści żyjący z procentów . . .	3
1	"	Urzędy publiczne . .	2

Na zakończenie chciałem poruszyć jeszcze zagadnienie polityki podatkowej, przewidującej dla wozów standaryzowanych ulgi podatkowe, dochodzące do 60%. Uważamy tego rodzaju ujęcie za szkodliwe przedewszystkiem dla bilansu P. F. D., który w ten sposób nie może mieć zapewnionych wpływów z pojazdów mechanicznych. Uważamy, że słusznem byłoby rozwiązanie tego problemu systemem subwencyjnym, odpowiadającym tym samym ulgom podatkowym, a udzielane przez zainteresowane Ministerstwo w stosunku do takich linij, które używają wozów standaryzowanych.

Rozwiązanie takie byłoby dla Ministerstwa Robót Publicznych znacznem ułatwieniem w pracy nad konserwacją i racjonalną rozbudową naszych dróg.

Gdy tymczasem, gdyby wszystkie wozy w myśl interesów obrony Państwa całkowicie uległy zmianie i jedynym typem użytkowego samochodu był wóz standaryzowany, budżet drogowy Ministerstwa Robót Publicznych znalazłby się jeszcze w większych trudnościach, niż jest obecnie, a co w konsekwencji wymagało odpowiedniej rewizji i specjalnej pomocy ze strony Państwa.

Coprawda jest już tajemnicą publiczną, że dopiero ze zniżką podatku P. F. D. o 60% warunki eksploatacyjne dla autobusów pozwalają na prowadzenie przedsiębiorstwa, wobec przedewszystkiem niezmiernie wygórowanych pozycyj amortyzacyjnych, wynikających z drożyzny samochodu, a przedewszystkiem lichwiarskiej cenie benzyny, przekraczającej wszelkie możliwe granice

---

Inż. K. MASSALSKI

PAŃSTWOWY FUNDUSZ DROGOWY

Państwowy Fundusz Drogowy — zagadnienie tak wielokrotnie już poruszane, a jednak tak niewyczerpane...

Zagadnienie to początkowo podchwycone, jak błyszcząca kula, która zdawała się, że opromieni każdego, który ją tylko będzie mocno trzymał w garści, mająca dać jedynie nieograniczone możliwości zysków moralnych dla owego wynalazcy (zresztą opierającego się na wzorach zagranicznych), naraz stała się przyczyną, zdawałoby się nieusprawiedliwionych, a wielce krzywdzących ze wszystkich stron ataków na tego sui generis „dobroczyńcę ludzkości".

Zdawało się, że i tu historycznie będzie usprawiedliwiony swoisty „prometeizm", a poprostu okazało się jedynie, że sama „dobra wola" jest tu niewystarczająca.

Nie dlatego, żeby świat był tak okropny, złożony jedynie z ludzi, nieumiejących ocenić w sposób właściwy piękne wzloty i zamiary, lecz poprostu okazało się, że dla rozwiązania tego zagadnienia nie wystarcza i nie można używać jedynie gestów, może nieraz bardzo bohaterskich, pełnych wiary w swoje siły, lecz widocznie, niestety, niepokrytych dostateczną znajomością możliwości płatniczych operowanych sfer gospodarczych i co musiało w konsekwencji ulec złamaniu przez życie... jako pozbawione podstawowej sztuki czterech działań.

Do tego dalsze spaczenie idei P. F. D. i potraktowanie go jako jedynie pojęcia fiskalnego, (bo tak w swej realizacji wygląda), musiało spowodować tego rodzaju rezultaty, jakiego jesteśmy nietylko świadkami, a co gorsza przysłowiowymi przymusowymi pijakami piwa, którego nie nawarzyliśmy. Gdyż tak należy potraktować łatwość dokonywanych zmian w pierwotnym projekcie P.F.D., a tem, czem zostaliśmy obdarzeni w dniu 1.IV.1931 roku. Szczególnie, jeśli idzie o zgodę Ministerstwa Robót Publicznych obniżenia sumy dotacyjnej ze strony Skarbu na konserwację dróg .

Ówczesny kierownik tego resortu jest więc odpowiedzialny nie tylko za zbyt wielką pochopność w tym kierunku, lecz również i za brak przewidywania, wprowadzając całą koncepcję w okresie czasu jaknajmniej na to przychylnym i będąc wskutek czego jedną z głównych przyczyn fiasca. Zaś okres konjunktury 1927—1928 i częściowo 1929 został zmarnowany bezpowrotnie.

Nie należy się bardzo dziwić Ministerstwu Skarbu, które w przewidywaniu oczekujących rozczarowań w dziedzinie wpływów podatkowych, było niezmiernie rade, pełne uznania, i poparcia dla tych którzy chcieli tak wydatnie mu ulżyć, bo niemal skreślić w ogólnym budżecie Państwa pozycję na konserwację dróg, obniżając pozycję 48.000.000 do sumy 100.000 złotych. Jednak coprawda wzamian za zgodę ściągnięcia na powyższy cel od nielicznych właścicieli pojazdów mechanicznych sumy ca 60.000.000 zł.

Ujęcie takie ze strony Ministerstwa Skarbu, mającego w tej dziedzinie większe doświadczenie, musiało budzić poważne zastrzeżenia. Kierowanie się oportunistycznem podejściem w tym wypadku było bardzo niebezpiecznem i dla Skarbu, bo rujnującym płatników, a tem samem i wpływy skarbowe. I należało być nieco krytycznie usposobionym, wobec tych cudotwórców, czy też cudotwórcy.

W konsekwencji jednak najistotniejszych dziedzin gospodarki państwowej, jaką jest konserwacja dróg, musiała i musi ponosić konsekwencję tej pseudo-polityki eksperymentalnej, opartej na laicyźmie, a której jedynym realnym śladem jest obecne spustoszenie i dewastacja majątku i dorobku państwowego i to w tak niezmiernie ważnej dziedzinie.

Doskonale rozumie się, że na 30-kilkomiljonowy naród, działający na obszarze 370.000 klm. kw., musimy mieć odpowiednio rozbudowaną sieć komunikacyjną.

Szczególnie, że niezłomne zasady gospodarcze domagają się odpowiedniego usprawnienia obiegu towarowego, jak i osobowego, który musi być tem intensywniejszy, o ile rozpiętość cen między poszczególnemi połaciami kraju jest wyższa, a co jest wynikiem bądź niedostatecznej rozbudowy arterji komunikacyjnej, bądź też zbyt wysokiemi na stan zamożności ludności taryfami przewozowemi.

Zważywszy zaś na spadający eksport, tem bardziej wszyscy musimy liczyć na podwyższenie konsumcji wewnętrznej, co może być zrealizowane przez odpowiednią rozbudowę wewnętrznej wymiany przy pomocy środków transportowych jak najekonomiczniejszych, o ile nie chcemy być świadkami katastrofalnego załamania kraju, który mając u siebie wszystkie podstawowe elementy do życia , nie umiał je odpowiednio wykorzystać.

Zdajemy obecnie egzamin dojrzałości i dlatego też musimy ująć się mocno w karby, porzucając w życiu gospodarczem bardzo może piękne porywy romantyzmu, które muszą wzbudzać w każdym uznanie.... że są nie na miejscu.

Utrzymanie więc odpowiednich dróg, jako czynnika ułatwiającego wymianę, musimy uważać za nakaz, którego bronić winniśmy nietylko my, użytkownicy, lecz i ci, dla których drogi się użytkują.

Lecz na to musimy szczerze jasno przedstawić stan naszego posiadania i odpowiednio do tego ułożyć bilans po stronie wpływów i wydatków, pamiętając o konieczności równowagi między temi dwoma stronami życia, właśnie dla dobra rozbudowy Państwa.

Przyczem pamiętajmy, że nie można i nie wolno dostosowywać do strony wydatków stronę wpływu, lecz odwrotnie.

Na potwierdzenie słuszności tej metody mamy odpowiedź dostateczną w rezultatach roku budżetowego 1931/32 i czego skutki będziemy musieli przez długi czas wyrównywać.

Zastanówmy się, na co możemy liczyć i w jakim kierunku winny pójść nasze wysiłki, by zapewniając pewne minimum wykonanych prac, znaleźć źródła ich pokrycia, gdyż istotnie jest już dojrzałym aksjomatem problem co do konieczności prowadzenia stałej i racjonalnej konserwacji dróg. I w tym jedynym wypadku, wychodząc z tych potrzeb, możemy się zgodzić na podejście od strony wydatków w budżecie drogowym. Na otrzymanie powyższego wszelkie środki są słuszne i nikt nie może stawiać co do nich jakichkolwiek zarzutów partykularyzmu.

Wieloletnia praca Departamentu Drogowego Ministerstwa Robót Publicznych musi być nam wytyczną i pomocą w ustaleniu tych danych.

O ile na początku ubiegłego roku pozycja ta była określana na 60.000.000 zł., to zważywszy na ogólny spadek cen, jak i rozrastające się zagadnienie bezrobocia, które w konsekwencji musi spowodować odpowiednią zniżkę płac robocizny, co zresztą jest słuszne, o ile się uwzględni analogiczne obniżenie pensji w państwowych instytucjach i t. d., to suma ta mogłaby być w preliminarzu na rok obecny 1932/33 obniżona conajmniej o 25% do globalnej sumy 45.000.000 złotych na powyższy cel, gdyby nie jeden drobiazg, a mianowicie, gdyby w roku 1931/32 konserwacja ta była prowadzona. Szczególnie to obniżenie wydatków w roku bieżącym było pożądane, zważywszy na chwilę obecną, jak i na konieczną kompresję wydatków a co przy odpowiednim stosunku do tego problemu w roku ubiegłym, moglibyśmy to w roku bieżącym dokonać, zapewniając P. F. D. stałe i realne, wpływy, które w miarę zmiany konjunktury, jak i rozbudowy ilości pojazdów mechanicznych mogłyby być zwiększane.

P. F. D. jest tym czynnikiem, który nietylko podkreślił wagę, lecz i ustalił conajmniej równorzędność tego problemu z tak kapitalnemi elementami siły Państwa, jakiemi są: naprz. rozbudowa oświaty, bądź siły zbrojnej.

Dlatego też musimy dążyć do zracjonalizowania gospodarki w tej dziedzinie, co nie może być dokonane bez odpowiedniej komasacji nietylko wpływów, lecz i wydatków.

Droga jest „res publica" (rzecz publiczna) i nietylko korzysta z niej ten, co ją używa, lecz i ten, przez którego grunta ta droga przechodzi, ten, który utrzymuje przy drodze dom zajazdowy i t. p. i dlatego do odpowiednich świadczeń na rzecz drogi muszą być wciągnięte wszystkie elementy, które ciągną z tego tytułu nietylko zyski bezpośrednie, lecz i pośrednie.

Musimy niestety to podkreślić, wobec często wysuwanych błyskotliwych aforyzmów, asymilowanych coprawda z literatury niemieckiej, a mianowicie: „płaci ten, kto jeździ".

Szczególnie podejście takie jest niemożliwe u nas, gdzie stopień natężenia ruchu jest wielokrotnie niższy, niż na Zachodzie i wobec czego wymaganie od jedynie utrzymujących komunikację, czy to mechaniczną, czy też nawet i konną, całkowitego pokrycia kosztów drogowych, uważać należy za nieusprawiedliwione gospodarczo, a tem samem, nie nadające się wprowadzić w życie.

Rezultatem wprowadzenia tej zasady „par force", może być to, czego jesteśmy już świadkami, a mianowicie szybkiego obniżania stopnia natężenia ruchu w komunikacji pojazdów mechanicznych, zaś przy równoczesnem obciążeniu zbyt wysokiem w przyszłości podatkiem właścicieli pojazdów konnych i ruchu konnego.

Czy to choć będzie z korzyścią dla komunikacji kolejowej? Mamy co do tego poważne wątpliwości. Pojazd mechaniczny konkuruje i to bardzo silnie z trakcją konną. Słuszną jest rzeczą modernizacja tego typu lokomocji, bo koń jednak na drogę bitą nie jest właściwym i był jedynie czasowym środkiem do chwili znalezienia nowych możliwości transportowych.

Koleje w tym wypadku mogą stracić i to bardzo poważnie, bo nawet w Niemczech, gdzie niema punktu oddalonego od kolei powyżej 18 km., jest znacznie rozwinięty transport samochodowy, co jest najwidoczniejszym dowodem pożytku i możliwości równoczesnego rozwoju tych dwóch typów transportu.

Ponadto rozbudowa kolejnictwa, wymagająca poważnych inwestycyj, obliczonych na wiele lat, jeśli idzie o ich amortyzację, a na które, powiedzmy szczerze, nas obecnie nie stać, musi być uzupełniona innym czynnikiem, t. j. transportem samochodowym, który może dla niektórych będzie to tylko paljatywem, jednak dostosowany do naszych obecnie rozporządzalnych środków.

Tem to jest istotniejsze, że jak pisze w swojej pracy „Konkurencja samochodowa i jej stosunek do kolei" prof. Bratro—Dziekan Politechniki Lwowskiej: „Niemcy, które są najbardziej typowym przykładem olbrzymiego wzrostu sieci kolejowej, posiadały w roku 1910 na 239 linij lokalnych 10% zupełnie pasywnych, 52% o oprocentowaniu nie dochodzącem do 3%, zaś zaledwie 10% odrzucało oprocentowanie wahające się między 5 — 10%" i dlatego pisze on dalej: „nie ulega żadnej kwestji, iż samo skonstatowanie takiego lub innego oprocentowania kapitału wyłożonego na pewnej linji kolejowej, nie daje jeszcze miary ogólnego zysku gospodarczego dla całego społeczeństwa, niemniej jednak nasuwa wątpliwości, czy niema możności innego rozwiązania tej sprawy, przy uwzględnieniu z jednej strony podniesienia dobrobytu danej okolicy, z drugiej — zaś zapewnienia zdrowej dochodowości przedsiębiorstwa przewozowego".

Zresztą Ministerstwo Kolei zdeklarowało się, że w każdym razie linja samochodowa do długości 100 km nie może być z zasady traktowana jako czynnik jedynie konkurencyjny, a nie współdziałający.

Należy więc, jak uprzednio zauważyliśmy, wciągnąć wszystkie elementa w tę pracę, a przedewszystkiem wszystkie sumy podatkowe, ściągane na powyższy cel, a ginące w rozmaitych pozycjach wpływów w poszczególnych bilansach samorządowych jak i państwowych uzewnętrznić, przyjąwszy za zasadę, że sumy te winny być jedynie i wyłącznie użyte na powyższy cel. Wszelkiego rodzaju „virement", szczególnie w tem zagadnieniu są szkodliwe i niedopuszczalne.

Zagadnienie polityki drogowej, jak już podkreśliliśmy uprzednio, wymaga systematycznej konserwacji, a więc i stałego budżetu.

Lecz na to musi być odpowiednio poprowadzona ta nowa akcja, licząca się tak z warunkami miejscowemi, jak i korzystająca z doświadczeń innych w tej dziedzinie.

Musi być w początkowej swej fazie odpowiedni stosunek świadczeń na rzecz drogi: sił państwowych i użytkowników dróg.

Dlatego też należy podkreślić z całem uznaniem, że profesor Nestorowicz w swoim projekcie Ustawy P. F. D. jeszcze w roku 1928 wysuwał konieczność utrzymywania w okresie 10-letnim sumy dotacyjnej w ogólnym budżecie w wysokości 60-ciu miljonów złotych, jako nieodzownych dla pokrycia kosztów konserwacji dotychczasowego stanu drogowego, zaś wszelkie sumy przypadające od płatników polecał zużyć wyłącznie na rozbudowę dróg, względnie na ulepszenie jezdni już istniejących.

Takie samo było stanowisko francuskie w polityce drogowej, ustalającej już w latach przedwojennych w budżecie państwowym dotację na drogi, która z 80.000.000 franków doszła w roku 1913 do globalnej sumy 200.000.000 franków. W roku 1930 ogólne wydatki na drogi wyniosły 2.455.500.000 franków, co prawda przy równoczesnym wpływie od właścicieli 1.520.501 samochodów sumy 4.086.567.500 franków, w czem było opłat rejestracyjnych i bezpośrednich na sumę 1.771.000.000 ff., a na opłatę od środków napędowych przypadało 2.314.000.000 ff.

Ciekawemby było, dla porównania, jaki był u nas wpływ w tym roku z podatku od samochodów i jakie sumy zostały wydane na konserwację dróg?

Zagadnienie drogowe może być w dużym stopniu czynnikiem wychowawczym i przygotowawczym do t. zw. „sztuki rządzenia", dając bezpośrednio przykład namacalny, że dyletantyzm i robienie wynalazków w tej dziedzinie jest conajmniej nie na miejscu.

Niestety ramy P. F. D. są zbyt wąskie i chwilowo nie da się ich tak rozszerzyć, jakbyśmy pragnęli. Jednak nie należy zapominać o jego właściwej interpretacji, dążąc przez stałe i systematyczne nastawianie wszystkich zainteresowanych czynników do rozwiązania w tym kierunku powyższego problemu.

Program i ustalenie jego realizacji na dzisiaj w warunkach nas obowiązujących jest doprawdy niemożliwy, i bez noweli nie da się go rozwiązać.

Ściągnięcie potrzebnej i dostatecznej dla konserwacji drogi sumy od właścicieli pojazdów mechanicznych, okazało się nierealne. Wprowadzenie nowych płatników, jak właścicieli: pojazdów konnych, gruntów przydrożnych i t. p. bez noweli Ustawy nie da się wprowadzić i to też tylko w części rozwiązuje to zagadnienie. A tymczasem drogi nasze pozbawione przez rok 1931/32 słabej zresztą nawierzchni, przy roztopach wiosennych rozpłynęły się.

Zwiększenie dotacji państwowej również jest niemożliwe, gdyż niestety, były Minister Pan Generał Neugebauer uważał widocznie na skutek doznanych zawodów w tej dziedzinie za właściwe nienarażanie się na przyznanie się do błędu i na postawienie tak niepopularnego na dzisiejszą konjunkturę żądania podwyższenia dotacji państwowej na drogi do sumy, wystarczającej na racjonalną jej konserwację. A w każdym razie, o ile się tego domagał, jeszcze za czasów swojej kadencji, to jakoś czynił to w sposób tak konspiracyjny, że o powyższem mało kto wie i czego odpowiednie postawienie w sposób jemu właściwy mogło w dużym stopniu zdobyć uznanie i częściową rehabilitację.

Pożyczka w celu pokrycia nieuniknionych wydatków jest również dość wątpliwa, bo od kogo i pod jaki zastaw? Ewentualnie może pod gwarancję podwyższonych „in spe" przez Sejm dotacyj państwowych w przyszłym roku budżetowym? A może wobec mającej wejść w życie Ustawy Koncesyjnej uda się uzyskać większe sumy w formie pożyczki od przyszłych koncesjonarjuszy? Dość wątpliwe źródło, szczególnie wobec braku pewności co do stabilizacji warunków koncesjonarjusza w świeżo uchwalonej Ustawie, jak i stanie drogowym.

Obecni przedsiębiorcy wegetują, zjadając kapitał, żyjąc z dnia na dzień i trudno wymagać od nich tak gigantycznych wysiłków, bo nawet niema z czego.

Warunki eksploatacyjne dla przedsiębiorstw transportowych samochodowych są tak opłakane, że trudno naprawdę wypośrodkować jakiekolwiek realne rozwiązanie.

W każdym razie można ustalić, że źródła finansowe muszą być uwzględnione w szerszem niż dotychczas ujęciu i że na drogi musi płacić szerszy zasięg sfer gospodarczych, niż dotychczas.

Ponadto, że Ministerstwo Skarbu nie może robić takich „oszczędności" na drogach i że musi znaleźć rozwiązanie dla znalezienia odpowiednich sum wystarczających na zapewnienie stałej i systematycznej gospodarki drogowej przez ustalenie w budżecie państwowym dotacji na drogi stojącej w odpowiednim stosunku do potrzeb.

W dniach 10—12 kwietnia w Warszawie ma się odbyć Zjazd Zrzeszeń Technicznych. Jednym z referatów ma być: „Zagadnienie drogowe na tle obecnego kryzysu gospodarczego", którego wygłoszenia podjął się Pan Dziekan Politechniki Lwowskiej Profesor Bratro.

Również na najbliższym Zjeździe Izb Przemysłowo-Handlowych ma być poruszone to samo zagadnienie.

Wierzymy, że oba te Zjazdy dadzą pewne wskazówki co do rozwiązania tego kapitalnego problemu, będąc w części pomocą Panu Ministrowi, Inżynierowi A. Kühnowi w ustaleniu odpowiednich posunięć, które wyprowadzą nas na właściwe tory.

Jednak do tego czasu musi się znaleźć choć kilkanaście miljonów złotych natychmiast, jako doraźna suma na ratunek dróg. Jest to ostatnia chwila, której przeoczenie dalsze będzie zbrodnią wobec Państwa.

Istotnie „dziedzictwo" Pana Ministra Kühna jest nie do pozazdroszczenia i trzeba wiele hartu woli i charakteru, by się nie ugiąć.

Wierzymy, że pokładane nadzieje w Panu Ministrze Kühnie nas nie zawiodą i „bicz z piasku jednak ukręci".

JAN WROCZYŃSKI

USTAWA KONCESYJNA DLA PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH I ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE W SPRAWIE P. F. D.

Początkowo w 1-szem i 2-giem czytaniu Sejm przyjął całkowicie projekt rządowy Ustawy Koncesyjnej, nie dając ze swej strony żadnych poprawek. Nie pomogły tu ani oświetlenia nasze w postaci memorjałów — ani też ukazujące się artykuły w prasie fachowej jak i codziennej. O rozpatrzeniu projektu Ustawy opracowanej przez Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowy R. P., jak było do przewidzenia, nie było mowy.

Wszelkie starania w tym kierunku okazały się płonne. Dopiero Senat i to dzięki Kołu Gospodarczemu Posłów i Senatorów ustosunkował się nieco inaczej, ściągając na siebie całe odium, że ośmielił się być nietylko usposobionym krytycznie, lecz co więcej, dawać poprawki, wprowadzające zmiany w kilku punktach, a idące całkowicie po linji poprawek, opracowanych przez sfery gospodarcze, a omówionych w poprzednim numerze.

Niestety, ostatecznie udało się je przeprowadzić jedynie w kilku punktach, a mianowicie: 1) władze administracyjne przed rozdziałem koncesji obowiązane są zasięgać opinji Izb Przemysłowo-Handlowych, 2) koncesje o charakterze wyłącznym mają być udzielane jedynie w wypadkach specjalnych świadczeń na rzecz budowy dróg ze strony reflektanta, 3) zagadnienie unormowania uzyskiwania koncesji przez samorządy ma być później odpowiednio opracowane.

O zapewnieniu koncesjonarjuszowi *w ustawie* choć części praw i obowiązków, jak i na powołanie ciał gospodarczych w ustalaniu podstaw współpracy między sferami gospodarczemi, a urzędowemi w formie Komisyj przewozo-samochodowych, nie znaleziono miejsca.

Zasada „ramowości" Ustawy zwyciężyła niemal w 100%. Jest ona obecnie tak elastyczna, że w każdej chwili drogą Rozporządzenia Wykonawczego, będzie można zmienić dowolnie warunki i prawa koncesji.

Czy to jest słuszne, czas pokaże, lecz nie sądzimy, by w tych warunkach nastąpiła stabilizacja w tej dziedzinie, gdy przedsiębiorca nie jest pewien dnia i godziny.

A przecież każdy choć najdrobniejszy warsztat pracy wymaga pewnych warunków stałych, o ile chce się, by dane przedsiębiorstwo było odpowiednio inwestowane i rozwijało się.

Nie należy się dziwić człowiekowi, który nie wie, co go jutro oczekuje, że układa swój stosunek do pracy w sposób płytki i obliczony na zyski doraźne. Całkowicie on jest pod tym względem wytłomaczony. Czy jednak na tem można stawiać mocno fundamenty pod silny i zdrowo się rozwijający transport samochodowy?

Jeśli muszą być w każdej umowie obustronne prawa i obowiązki, to czyż tutaj nie należało postawić przemysł autobusowy na takiem samem stanowisku, by czuł się współodpowiedzialnym za losy tej gałęzi przemysłu, i by poza ewentualnem źródłem zysku znalazł pole do wykazania się z swojej użyteczności dla dobra szerszego, bo ogółu?

W tych warunkach płynność uprawnień koncesjonarjusza w Ustawie Koncesyjnej może grozić bardzo głębokiemi niedomaganiami i być źródłem demoralizacji tak „przedsiębiorców" mniej wrażliwych, jak i co rzecz znacznie gorsza, bo deprawacją władz administracyjnych.

Mają podobno te kwestje być uregulowane według obietnic b. Ministra Pana gen. Neugebauera w Rozporządzeniu Wykonawczem, lecz, jak już podkreślaliśmy, jest tu zasadnicza różnica, szczególnie w obecnych czasach, gdy szalona zawierucha głębokich przeobrażeń gospodarczych przeorywa w sposób nieraz dostatecznie dotkliwy całe warstwy społeczeństwa.

Dlatego musimy oczekiwać od nowo-powstających Ustaw pierwiastków stabilizacji praw i obowiązków obywatela, czego Rozporządzenie Wykonawcze z samej swej istoty dać nie może.

Jesteśmy dotychczas objektem operowanym, nie zaś traktowanym jako czynnik współtwórczy. Obawiamy się, by rezultatem tego nie było nadal utrzymanie charakteru pauperyzacyjnego przedsiębiorstw autobusowych jak i by nie było to powodem dalszego braku kapitałów poważniejszych w tej dziedzinie, — jednem słowem — utrzymania dotychczasowego stanu „przewoźniczego", a nie zorganizowanego przemysłu, odpowiadającego potrzebom gospodarczym.

Tymczasem drugi już rok przechodzi, a niestety nietylko że nie widać poprawy, ale się nawet

nie wyczuwa, żeśmy się posunęli nieco naprzód. Gorzej nawet, jesteśmy świadkami, jak na tle nieustabilizowanych i nadmiernych obciążeń podatkowych część przedsiębiorców stara się temu w sposób swoisty zaradzić, t. zw. „życiowy", demoralizując siebie i innych, a co gorsza, wprowadzają tem w błąd siebie i wszystkich, bo w ten sposób nigdy się nie dojdzie do właściwej oceny stanu faktycznego.

Ostatnie Rozporządzenie Wykonawcze Rady Ministrów z dnia 29 lutego r. b. obniża opłatę od wagi autobusów z 40 zł. do 36 zł. za 100 kg. (patrz Dziennik Ustaw Nr. 20 z dnia 15.III 1931 r.). Ponadto Instrukcja Pana Ministra Robót Publicznych z dnia 3.III r. b. (patrz Monitor Polski Nr. 56 z dnia 9.III 1932 r.) wprowadza zasadnicze zmiany w metodzie uiszczania opłat ryczałtowych na rzecz P. F. D. za rok 1932/33, oraz zezwala na regulowanie zaległego podatku za rok 1931/32 w ratach 18-to miesięcznych.

Sprawa nowelizacji Ustawy P. F. D. jest odłożona podobno do sesji jesiennej Sejmu. Projekt, jak dotychczas, jest nieznany.

Celowem więc będzie zastanowić się nad temi zmianami, jak i ich konsekwencjami w stosunku do interesującego nas przemysłu autobusowego.

Obniżenie opłaty od wagi jest stosunkowo bardzo niewielkie tak, że nie powoduje u nas specjalnych refleksyj.

Rozłożenie zaś na raty zaległego podatku za rok 1931/32 budzi w nas nadzieję, że uda się, coprawda z wielkiemi stratami, wybrnąć z sytuacji. Jednak nasuwa się nam ponownie uwaga, że dziwnym splotem okoliczności przedsiębiorcy, którzy wszystko zrobili, by wywiązać się choć w części z zaległości, zostali ponownie ukarani. (W roku ubiegłym mieliśmy podobny wypadek z opłatą rejestracyjną. Przedsiębiorcy, którzy w myśl przepisów uiścili ten podatek w obowiązującym ich terminie przed 1 stycznia 1931 r., nie mogli zaliczyć sobie wpłaconych tych sum na poczet podatków nowych, wypływających z P. F. D. Ci zaś, którzy spóźnili się, względnie nie zapłacili, byli wynagrodzeni bądź przez zaliczenie im wpłaconej sumy na podatek P. F. D., względnie że nietylko nie ponieśli kar za nieuregulowanie w terminie tego podatku, lecz wogóle zostali z niego całkowicie zwolnieni). Coprawda w sposób pośredni, bo Instrukcja zezwala tym, którzy nawet 40% podatku nie wpłacili do 1 kwietnia r. b., wyrównać tę różnicę do 1.VII r. b., by mieć zamiast od kwietnia r. b. dopiero od 1 lipca rozłożone zaległości na 18 rat miesięcznych.

Najlepiej zaś wyszli „przedsiębiorcy", którzy przez fikcyjną sprzedaż autobusów z licytacji uwolnili się wogóle od zaległości, a teraz nadal utrzymują linję, występując pod innem nazwiskiem.

Coprawda, ostatnie Rozporządzenie Władz ukrócają tego rodzaju zabiegi i przedewszystkiem w zależności od lojalności przedsiębiorców autobusowych jest przyznawany ryczałt na rok bieżący. Związki Wojewódzkie Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych mają pełne prawo domagać się ochrony uczciwych przedsiębiorców autobusowych i prosić Dyrekcję Robót Publicznych o przyznanie ryczałtu tym przedsiębiorcom, którzy conajmniej do 1 kwietnia r. b. 40% wpłacili należnych sum na poczet P. F. D. (a od wagi 100%).

Rozporządzenie, wprowadzające opłaty od miejsc w autobusie, nasuwa przedewszystkiem uwagę, że stawia w specjalnie dogodnej sytuacji linje autobusowe dalekobieżne, a zmusza krótkobieżne do podwyższenia natężenia ruchu przez zwielokrotnienie ilości przebiegu na danej linji, co niezawsze jest możliwe, zważywszy na frekwencję. Uprzywilejowanie linij dalekobieżnych dziwnie wygląda wobec ustalenia przez kolej normy 120-kilometrowej, jako maksymalnej marszruty autobusu z punktu t. zw. „konkurencji".

Brakuje coprawda w tem Rozporządzeniu wyjaśnień, dających pełniejszy obraz co do intencyj jakie Ministerstwu Robót Publicznych przyświecało w przeprowadzeniu tego aktu i które należy uważać, jeśli idzie o samą zasadę, za zupełnie słuszne.

Przedewszystkiem przez wprowadzenie pojęć wozów rezerwowych i zastępczych, w system podatkowy, co spowodować musi wytwarzanie się silniejszych przedsiębiorstw autobusowych, rozporządzających kilkoma, względnie kilkunastoma autobusami.

Coprawa nie jest ustalone, wiele ma się płacić od wozu rezerwowego podatku. Uważamy, że zważywszy na to, że wóz rezerwowy pociąga za sobą poważny wkład, którego amortyzacja może być rewindykowana w okresie znacznie dłuższym, niż wozu normalnie pracującego i że wobec czego winna być odpowiednia marża podatkowa, celem zachęcenia przedsiębiorcy autobusowego do racjonalizacji swojego przedsiębiorstwa. Sprecyzowanie powyższego i określenie wysokości tego podatku na jeden kwartał w porównaniu z wozem stale użytkowym z warunkiem, że wóz ten może być każdorazowo puszczony w ruch w razie podwyższonej frekwencji, oczywiście według rozkładu jazdy obowiązującego danego przedsiębiorcę, byłoby najwłaściwszą i najłatwiejszą interpretacją Rozporządzenia.

Wóz zastępczy, jak sama nazwa wskazuje, może być uruchamiany jedynie w razie uszkodzenia jednego z dwóch omówionych wyżej typów wozu, a mianowicie stale uprawiającego komunikację, względnie rezerwowego, i od niego podatku od miejsc wogóle się nie płaci. Jednak podatek od wagi opłacają wszystkie autobusy.

Zauważyć należy, że wozy unieruchomione z przyczyn niezależnych od przedsiębiorcy, a więc na skutek uszkodzenia drogi, względnie, zważywszy na niesprzyjające warunki atmosferyczne, są na ten okres zwolnione od świadczeń na P. F. D.

Wobec tego przedsiębiorcy posiadający pojedyńcze autobusy na krótkich przedewszystkiem linjach, winni są bądź utrzymywać komunikację, opłacając opłatę od biletów w dotychczasowej wysokości, bądź też starać się o opłatę od miejsc, co przy przedsiębiorstwie jednoautobusowem jest z punktu widzenia kalkulacji nieracjonalne. Wobec czego musi on starać się połączyć w spółkę z kilkoma przedsiębiorcami, utrzymującymi na danej linji stałą komunikację, przeprowadzając wspólnie odpowiednią eksploatację rozporządzanych autobusów. Tak np. przedsiębiorstwo, posiadające 4 autobusy, utrzymuje stałą ko-

munikację jedynie tylko dwoma, jeden ustala, jako rezerwowy, mogący być użyty w każdej chwili przy podwyższonej frekwencji, oraz jeden zastępczy, który jest używany w razie zepsucia jednego z wozów stale czynnych.

Oczywiście wprowadzenie tego rodzaju koncepcji, o ile miałoby wywołać natychmiastowy zakup autobusów, musiałoby budzić poważne zastrzeżenia, jako powodujące zbyt poważny odpływ gotówki na zakup wyrobów produkcji zagraniczne; i których amortyzacja musi wymagać kilkuletniego okresu czasu.

Jednak w obecnej sytuacji przejściowej, gdy ilość czynnych autobusów spadła do niespełna 2½ tysiąca, a ilość stojących po garażach wozów, posiadających pewną wartość, a nie będących w ruchu, sięga liczby około 1000, jest więc rzeczą możliwą uwzględnić je, wciągnąwszy do pracy i przeprowadzać z ich pomocą racjonalizację eksploatacji przemysłu autobusowego.

Zważywszy na okres przejściowy do systemu koncesyjnego, przedsiębiorstwa autobusowe, pragnące uzyskać koncesje, będą musiały pójść na powyższe rozwiązanie, a okres ten obecny wykorzystać dla ostatecznego zorjentowania się co do możliwości utrzymania się ich w szerszych warunkach eksploatacyjnych.

Co do samego zagadnienia wysokości opłaty, to sądzimy, że szkoda się stała, że pozycja ta jest ściśle ustalona na 250 zł. od każdego miejsca w autobusie, a nie posiada, jak było w projekcie i pewnych niższych granic, które pozwoliłyby dostosować opłatę do różnych warunków gospodarczych kraju.

Obowiązujące do niedawna Rozporządzenie Wykonawcze w systemie ryczałtowym uwzględniało możliwość odchylenia w wysokości spółczynnika zapełnienia, w zależności od charakteru drogi (gruntowych czy też bitych), jak również, coprawda teoretycznie, pozwalało na dalsze obniżenie podatku (pkt. 6 Rozdziału II Tymczasowej Instrukcji Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 7 listopada 1931 r.) przez rewizję tego spółczynnika zapełnienia, zależnie od ogólnych warunków eksploatacyjnych. (Niestety, o ile się nie mylimy, to z tego punktu żadne przedsiębiorstwo nie mogło skorzystać w swoich rekursach wobec kategorycznej odmowy wzięcia pod uwagę tego artykułu przez władze wymiarowe).

Coprawda przy tej metodzie sztywnych opłat jest może łatwiejsze ujęcie wytycznych co do ogólnej sumy wpływów z tego tytułu na P. F. D. Być może, lecz musimy zastrzec się, co do realności wprowadzenia i tego obciążenia podatkowego do taryfy biletowej. Przy obecnej depresji gospodarczej społeczeństwa, jak i zresztą na stan jego zamożności według nas preliminowana suma wpływów podatkowych jest nadal wygórowana. Tem bardziej budzi w nas obawę wysokość tego obciążenia, o ile porównamy je z obciążeniem podatkowem, powiedzmy, autobusów we Francji, z uwzględnieniem kosztów eksploatacyjnych.

Na autobus 20-osobowy wypada ogółem podatku około 12.000 franków. Znaczna część tego podatku jest charakteru pośredniego, bo ukryta w taksie od benzyny, która wraz z podatkiem wynosi aż 1,80 fr. franc. za litr, co wynosi na złote około 63 groszy za litr, gdy u nas wynosi cena litra benzyny 82 grosze. Na benzynę tę jest tam nałożony podatek w wysokości 50% ceny jej brutto, co przy zużyciu dziennem 50 litrów na 200 km. przy 250 dniach roboczych wypadnie rocznie około 7875 złotych wydatku na benzynę, a więc na podatek około 3937 zł. U nas zaś z 82 groszy idzie zaledwie 15 groszy na Skarb (a nie na cele drogowe), więc cena benzyny, jaką bierze jej sprzedawca jest 67 groszy, czyli jest droższa, niż cena litra benzyny we Francji wraz z podatkiem niemal o 4 grosze. Tu należy szukać przedewszystkiem przyczyny załamania się P. F. D. Tak się zabija dla eksportu niewielkiej ilości benzyny w cenie dol. 1,10 za 100 litrów (około 10 groszy za litr). konsumcję wewnętrzną przez nadmierne wygórowanie ceny benzyny w kraju, nie będącej w żadnym stosunku do normalnej kalkulacji.

Ponadto cena samego samochodu jest niższa zagranicą, tak nprz. podwozie Citroëna wynosi u nas 15.250 złotych, podczas gdy takie samo we Francji wynosi 20.400 fr., t. j. 7.140 zł., a więc różnica jest większa niż dwukrotna. Wobec czego i o taką wysokość należy podwyższyć u nas koszty stałe amortyzacyjne.

Gdy tymczasem taryfa tam za pasażerokilometr wynosi 25—30 centymów, t. j. około 9—10 groszy, to u nas, w naszych warunkach kosztów paliwa i samochodu, taryfa ta jest w tej wysokości w częściach turystycznych Kraju, a nie tam, gdzie autobus jest jedynym łącznikiem między wsią i miasteczkiem i gdzie taryfa zawarta jest w granicach 5—8 groszy.

Jak się przedstawia możliwość płacenia przez przedsiębiorcę podatków w tych warunkach, mamy odpowiedź dostateczną z roku ubiegłego. Rozkładanie na 18 rat miesięcznych zaległości za podatek drogowy nie można traktować jako rzecz normalną, a jedynie za kolidującą z logiką, o ile przedsiębiorstwo ma racjonalnie pracować.

Nie mówię już o stanie dróg i kosztów związanych na tem tle z naprawą autobusu. Pod tym względem nie ośmielam się robić jakichkolwiek porównań i obliczenia powyższego wpływu na amortyzację samochodu.

Czyż możemy liczyć w tych warunkach na wielkie rezultaty i czy Polska jest Krajem, gdzie można sobie system kalkulacyjny dowolnie dostosowywać?

Zdaje się, że sceptycyzm nasz co do wejścia nowych kapitałów do przemysłu autobusowego jest uzasadniony. Chyba, że przeprowadzi się akcję, obniżającą koszta eksploatacyjne do wzorów zachodnich i da się zniżkę conajmniej 60% od podatków bezpośrednich dla wzorów nietylko standaryzowanych, ale dla wszystkich.

Lecz co będzie wtedy z drogami? Jak będzie z utrzymaniem tego budżetu po stronie wpływów?

OD ADMINISTRACJI: PROSIMY ODNOWIĆ PRZEDPŁATĘ ZA II-gi KWARTAŁ.
BLANKIET NADAWCZY NA P. K. O. **11.854** ZAŁĄCZONY.

ALEKSANDER BARCZEWSKI

SPÓŁDZIELCZOŚĆ W PRZEMYŚLE AUTOBUSOWYM

Spółdzielnia jako czynnik społeczno-gospodarczy musi odegrać dużą rolę wychowawczo-organizacyjną, gdyż mając za podłoże osobiste zainteresowanie finansowe każdego członka, zmusza tem samem ich do podporządkowania się w swoich zapotrzebowaniach do polityki gospodarczej Spółdzielni. co stopniowo wyrabia i prowadzi do korzystnych wyników materjalnych.

Niejeden z członków Związku, nie znając i nie doceniając znaczenia Spółdzielni, nie spieszy się z zapisaniem do takowej. A jednak odpowiednie przeprowadzenie akcji propagandowej uświadomienia przedsiębiorców musi wydać pozytywne rezultaty. Postaram się przedstawić to w krótkim zarysie. — Spółdzielnia powinna mieć kapitał obrotowy, złożony z takich, czy innych udziałów, ale koniecznie wpłaconych przez wszystkich członków, gdyż to jest jej siłą, umożliwiającą interwencję na rynku gospodarczym przez masowe zakupy i unikanie kosztów drobnego pośrednictwa. Mając kapitał, można zakupić wszelkie potrzebne akcesorja i części, które z małym zyskiem dostarczane winny być członkom Spółdzielni.

Spółdzielnia musi być prowadzona przez zdolnych i rutynowanych handlowców, faktycznie prowadzących Spółdzielnię, t. j. wynajdujących źródła taniego i dobrego zakupu, urządzający sklepy i składy Spółdzielni, czuwający nad należytą obsługą członków, pilnujących jednocześnie, aby wpływy były regulowane, a kredyty możliwie jak najdłuższe przy zakupach, a jak najkrótsze przy sprzedaży członkom. Oczywiście, że każda Spółdzielnia wybiera podług Statutu Zarząd, Radę Nadzorczą i Komisję Rewizyjną, które jednak mają jedynie ogólny nadzór nad całością i planowością działania.

Interes każdego członka jest widoczny przy każdej tranzakcji — gdyż towary muszą być najlepsze i zawsze tańsze niż u poszczególnych dostawców.

Najważniejsze jednak dla członków Spółdzielni to jest zżywanie się organizacyjne, a co za tem idzie, wzmocnienie się siły i zwartości organizacji, przez co łatwiej bronić się od niewłaściwych, czy nawet szkodliwych zarządzeń, tamujących rozwój i racjonalne prowadzenie przedsiębiorstw.

Nauczy każdego członka Spółdzielnia racjonalnej podstawy kalkulacji swojego przedsiębiorstwa.

Trzeba to podkreślić specjalnie tu mocno, gdyż 90% przedsiębiorstw autobusowych w Polsce jest prowadzonych systemem rabunkowym, t. j. bez racjonalnych podstaw kalkulacji handlowo-przemysłowej i bez amortyzacji, co powoduje ruinę każdego kapitalistę, który zaryzykuje inwestycje do przedsiębiorstwa.

Wszystkie te sprawy należy wyjaśniać i uczyć na Zebraniach Spółdzielni, względnie przez odpowiednich instruktorów.

Tam, gdzie udało się zorganizować Spółdzielnię na racjonalnych podstawach, tam i Związki lokalne dobrze są prowadzone, gdyż Spółdzielnia wyrabia członków dyscyplinowanych, rozumiejących swój interes w zwartej i silnej organizacji.

Tutaj muszę podkreślić, że Spółdzielnie mogą być różne, a więc towarowe, eksploatacyjne ubezpieczeniowe — mogą one być prowadzone terytorjalnie, przy mniejszych lub większych zespołach i tak:

1) Towarowe Spółdzielnie powinny być wojewódzkie z ekspozyturami w większych ośrodkach skupienia członków Spółdzielni.

2) Eksploatacyjna Spółdzielnia, t. j. do prowadzenia przedsiębiorstw autobusowych na pewnych linjach wspólnie dla umożliwienia utrzymania w silnej organizacji istniejących przedsiębiorstw i obejmowania w razie otrzymania większej koncesji całych traktów komunikacyjnych w miarę powiększenia kapitału obrotowego.

3) Ubezpieczeniowa Spółdzielnia oparta na specjalnym systemie wzajemnych ubezpieczeń, dających z jednej strony duże korzyści członkom przez przystosowanie przedsiębiorstw do specjalnych warunków, a z drugiej — tworząc kapitał ubezpieczeniowy administrowany przez członków Spółdzielni (który daje z tego bezpośrednią korzyść swoim organizacjom, a nie zostawia własnych kapitałów w obcych rękach bezpowrotnie) jest zagadnieniem niezmiernie ważnem.

Rozumie się, że Spółdzielnia Ubezpieczeniowa musi być organizacją ogólną, kierowaną przez Naczelne Władze Organizacyjne dla całej Rzeczypospolitej, mająca swoje oddziały we wszystkich województwach.

Naturalnie, że każdy rodzaj Spółdzielni musi być omówiony szczegółowo i oddzielnie w specjalnych artykułach, co niniejszem wstępnym artykułem rozpoczynamy.

W CZĘŚCI KOŃCOWEJ NUMERU NINIEJSZEGO DAJEMY WZÓR STATUTU SPÓŁDZIELNI DLA EKSPLOATACJI KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ.

ST. SZYDELSKI

STOSOWANIE SPIRYTUSU JAKO ŚRODKA PRZECIW ZAMARZANIU WODY W CHŁODNICACH SAMOCHODOWYCH

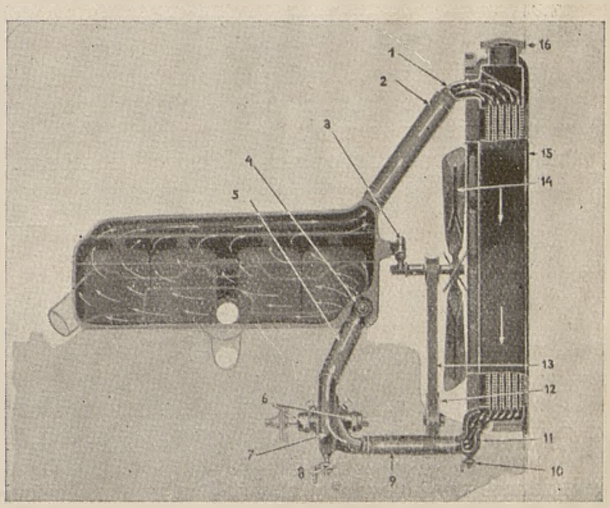
Jednym z czynników, który utrudnia korzystanie z samochodu w zimie jest niemożność zostawienia przez czas dłuższy samochodu gotowego do wyjazdu na mrozie, gdyż w przeważnej ilości istniejących obecnie konstrukcyj samochodów, do chłodzenia silnika stosowaną jest woda. Woda ta, wypełniając podwójne ścianki bloku cylindrów silnika, oraz pompkę wodną, przewody wodne i chłodnicę, zabiera częściowo ciepło wytwarzające się przy spalaniu mieszanki we wnętrzu cylindrów, przez co się ogrzewa, następnie przepompowana zostaje zapomocą pompy przez chłodnicę, składającą się z cienkościennych metalowych elementów (rurki, taśmy i t. p.). Tam ochładza się, poczem wraca do bloku cylindrów, by znowu zabrać część ciepła i oddać je przez chłodnicę otaczającej atmosferze. Tuż za chłodnicą umieszczony specjalny wiatrak, napędzany przy pomocy silnika, potęguje działanie chłodnicy.

Jak z tegi widać, część ciepła wytwarzanego z mieszanki pędnej w samochodzie marnuje się, gdyż około 40% energji wprowadzanej do silnika, zabierane jest przez wodę i ponad 30% energji cieplnej uchodzi ze spalonemi gazami. Na każde 100 ltr. benzyny spalonej w silniku samochodowym tylko nieco ponad 20 litrów zamieniamy na moc użyteczną silnika.

Z opisu systemu chłodzącego (p. rys.) widać, że tak konstrujemy silnik, by woda jak najsprawniej była w nim chłodzona, to też w zimie, gdy silnik nie działa, woda bardzo szybko może zamarznąć, powodując nieobliczalne nieraz szkody w silniku, jak rozsadzenie cienkich ścianek chłodnicy lub pompy, a nawet nieraz ścianek cylindrów.

Nic też dziwnego, że problem zastosowania cieczy chłodzącej silnik, a nie zamarzającej zimą zajmuje ciągle chemików i konstruktorów. Czyniono najrozmaitsze próby z roztworami różnych soli, stosowano nawet czystą naftę zamiast wody, jednak właściwie do dnia dzisiejszego na nic lepszego od wody nie natrafiono. W celu obniżenia punktu jej zamarzania dodaje się pewnych domieszek, nie wywierających szkodliwego wpływu na jej zdolności wypromieniowania ciepła, ani też na ścianki metalowe, cylindrów, chłodnicy i przewodów Zaznaczyć tu jeszcze muszę, że nie jest pożądane zbyt intensywne chłodzenie wody krążącej w silniku gdyż najekonomiczniej pracuje silnik przy temperaturze wody ok. 70° w bloku cylindrów (w chłodnicy temperatura ta jest znacznie niższa).

Jako ciecz niezamarzającą stosuje się obecnie najczęściej mieszaninę wody ze spirytusem lub z gliceryną, albo też z obydwoma tymi składnikami razem. Punkt zamarzania takiej mieszaniny zależy od procentu zawartości spirytusu, względnie gliceryny. Poniżej umieszczona tabelka podaje nam unkty zamarzania obu mieszanek:



Rysunek. System chłodzenia silnika samochodowego. 1) wpływ wody do chłodnicy, 2) przewód wodny z bloku do chłodnicy, 3) naprężacz pasa wiatraka, 4) dopływ wody do bloku silnika, 5) przewód wodny między pompą i blokiem silnika, 6) uszczelki pompy wodnej, 7) pompa wodna, 8) kurek do opróżniania pompy, 9) przewód wodny między i chłodnicą i pompą, 10) kurek do opróżniania chłodnicy, 11) kolanko chłodnicy, 12) koło pasowe wiatraka, 13) pasek wiatraka, 14) wiatrak, 15) chłodnica, 16) korek chłodnicy.

Punkt zamarzania mieszaniny wody ze spirytusem:

Spirytus denaturowany	Woda	Punkt zamarzania w stopn. Cels.
10%	90%	— 2,5
20%	80%	— 7
30%	70%	— 12
40%	60%	— 19
50%	50%	— 28

Punkt zamarzania mieszaniny wody z gliceryną:

Gliceryna chem. - czysta	Woda	Punkt zamarzania w stopn. Cels.
15%	85%	— 4
25%	75%	— 8
35%	65%	— 14
40%	60%	— 18
45%	55%	— 22
50%	50%	— 26

Rozpatrzmy teraz zalety i wady obu mieszanin, by dojść do konkluzji, którą z nich należałoby polecać.

Mieszanina glicerynowa gorzej wypromieniowuje ciepło, jeżeli zaś gliceryna nie jest chemicznie czysta i zawiera kwasy, to nagryza ścianki chłodnicy. Chemicznie czysta gliceryna kosztuje około 6 złotych za kilogram, więc jest dosyć droga, poza tem nie nadaje się do silników o chłodzeniu termosyfonem, to jest bez pompy wodnej.

Mieszanina ze spirytusem wypromieniowuje ciepło dobrze, nie niszczy ścianek chłodnicy, jest tania, natomiast spirytus ulatnia się z roztworu tak,

że trzeba dosyć często, szczególnie po przegrzaniu silnika, sprawdzać zawartość spirytusu w mieszance. Poza tem należy uważać przy nalewaniu, aby mieszanka spirytusowa nie trafiła na lakierowane części samochodu, gdyż przy wysokiej zawartości w mieszance spirytusu można uszkodzić lakier. Do sprawdzenia zawartości spirytusu najlepiej zakupić kieszonkowy alkohomierz, zapomocą którego bez trudu mierzymy każdorazowo ubytek spirytusu.

W naszych warunkach klimatycznych wystarczy przeciętnie 30% zawartości spirytusu lub 35% zawartości gliceryny. Ponieważ w samochodzie krąży przy chłodzeniu przeciętnie około 18 litrów wody, potrzebujemy do takiej mieszaniny 5,5 litra spirytusu denaturowanego lub 6 litrów gliceryny.

Koszt jednorazowego napełnienia chłodnicy samochodu mieszaniną spirytusową wyniesie przy cenie 1,70 zł. za litr — 9,35 zł., a koszt jednorazowego napełnienia mieszaniną glicerynową. przy cenie zł. 6 za litr — zł. 36, czyli prawie cztery razy więcej. Wynika z tego, że spirytus do tego celu jest o połowę tańszy, przy lepszej wydajności chłodzenia. Jeżeli dodamy do tego, że spirytus denaturowany otrzymamy wszędzie w najmniejszej nawet miejscowości, w tym samym gatunku i cenie, natomiast czystą chemicznie glicerynę jest trudno dostać, to dojdziemy do przekonania, że stosowanie spirytusu denaturowanego, jako domieszki do wody, chłodzącej silnik samochodowy zimą ma jak największe szanse rozpowszechnienia.

MIESZANKI SPIRYTUSOWE

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P., wychodząc z założenia obniżenia ceny środków pędnych, która w Polsce jest niezmiernie wygórowaną, uważał za właściwe, opierając się na Uchwałach 2-ch swoich Zjazdów, rozpocząć intensywniejszą akcję przeprowadzenia prób mieszanki spirytusowej, w celu ustalenia ich wartości.

Za pośrednictwem Spółdzielni Handlowej przy Wielkopolskim Związku Przedsiębiorstw Autobusowych zostały zorganizowane próbne jazdy wśród naszych członków na mieszance „Benzynalu", zawierającej 70% benzyny i 30% spirytusu bezwodnego.

Mieszanka ta, jak wykazują niżej odpowiednie pisma, okazała się tak pod względem dokładności spalania, jak oszczędniejszego zużycia paliwa, bezkonkurencyjną.

Należy dążyć więc do jak najszerszego jej rozpowszechnienia, co pozwalamy niniejszem gorąco polecić naszym Związkom Wojewódzkim dla interesu naszych członków.

Sprawa wprowadzenia do paliwa napędowego spirytusu, ma wielkie znaczenie specjalnie dla rolnictwa, którego stan zamożności ma znowu ścisły wpływ na sprawę frekwencji w autobusach.

Zważywszy, że na autobus wypada około 50 litrów dziennie benzyny (przy 200 km, dziennie), co daje rocznie przy 250 dniach roboczych 12.500 litrów na autobus, to o ile przemnożymy tę cyfrę przez ilość autobusów tylko w liczbie 2000, to otrzymamy cyfrę 25.000.000 litrów ogólnie zużywanej benzyny. O ile oszczędność na spalaniu wynosi 4%, a w cenie powiedzmy przy masowym zakupie benzyny będziemy mieli zniżkę od 10% do 15%, to na 25.000.000 litrów mieszanki spirytusowej będziemy mieli oszczędności około 4.000.000 złotych.

Sprawa ta zdaje się nie wymaga dalszych komentarzy.

P. S. Pozwalamy sobie niniejszem sprostować omyłkę, jak zaszła w poprzednim numerze „Autobusu", gdzie w art. p. t. „Mieszanki spirytusowe" w statystyce ilości sprzedanego spirytusu w mieszankach na roku 1931 podaliśmy cyfrę 200.000 litrów spirytusu, zamiast 2.000.000.

AUTOKOMUNIKACJA Sp. z o. o. Poznań, d. 24 grudnia 1931 r.
POZNAŃ ul. Fredry Nr 2, I p
MIĘDZYMIASTOWA KOMUNIKACJA
AUTOBUSOWA
Tel. 35-95 i 41-20.

P. F.
Spółdzielnia Handlowa przy
Wielkopolskim Związku Przedsięb. Autob.
Poznań.

Niniejszem potwierdzamy WPanom, że na otrzymanej od WPanów mieszance spirytusowej o składzie 70% benzyny i 30% spirytusu bezwodnego robiliśmy próby naszemi autobusami marki Komnick i to w październiku r. b.

Przeprowadzone próby dały naogół zadawalające wyniki. Motory pracują na mieszance spirytusowej normalnie, nawet powiedzieć można, zupełnie dobrze. Po dokonanych próbach otworzyliśmy motor i okazało się, że mieszanka spirytusowa nie pozostawia osadu, nawet cokolwiek oczyszcza osad powstały przy mieszance benzolowej. Co się tyczy zużycia paliwa, to oszczędności przy użyciu mieszanki spirytusowej nie stwierdziliśmy.

Z poważaniem
Autokomunikacja
Sp. z o. o.
(—) Z. Doruchowski.

ZDZISŁAW TRZECIAK Poznań, d. 27 październ 1931 r.
Poznań
ul. Strzelecka Nr. 30.

Niniejszem poświadczam, że samochodem moim marki „Chevrolet" 6-cyl. przeprowadziłem próby jazdy na mieszance spirytusowej, którą otrzymałem ze Spółdzielni Handlowej przy Wielkopolskim Związku Przedsiębiorstw Autobusowych z Poznania.

Przeprowadzone próby wykazały zupełną prawidłowość pracy motoru, nawet powiedzieć mogę, że motor pracował cokolwiek lepiej jak na benzynie. Kompresja w cylindrach nie była zmieniana również i dysza pozostawiona była ta sama — motor na mieszance spirytusowej wykazywał wielką czułość na gaz.

Po otwarciu motoru stwierdziłem, że motor jest zupełnie czysty i nie wykazywał żadnego osadu.

(—) *Z. Trzeciak.*

PRÓBY dokonane na samochodzie typu marki RENAULT.

POZNAŃSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA Sp. Akc.
Telefon:
No. 68-02, 63-56, 79-03.
L. dz. D. P.

Poznań, d. 24 grudnia 1931 r.
ul. Gajowa Nr. 1.

P. T.

Spółdzielnia przy Wielkopolskim Związku Przedsiębiorstw Autobusowych

w Poznaniu.

Na zapytanie WPanów potwierdzamy, że w lipcu 1929 roku przeprowadziliśmy na autobusach naszych próby z mieszanką spirytusową o składzie: 70 części objętościowych benzyny o ciężarze gat. 0,790⁰ Ar i 30 części alkoholu bezwodnego.

Próby wykonane były bez zmiany gaźnika ani zwiększenia kompresji w cylindrach i wykazały około 4% oszczędności na paliwie (w porównaniu z benzyną).

Przy rozruchu motor zaskakuje lekko, zakopcenia świec w czasie jazdy ani kalamitu, po rozebraniu motoru nie skonstatowano

Z poważaniem

Poznańska Kolej Elektryczna

(—) *Maćkowiak* (—) *K. Massalski.*

PRÓBY dokonane na samochodzie typu WILLIS KNIGHT motor szybrowy.

STANISŁAW BRYZA
Bolewice,
woj. Poznańskie.

Poznań, 27 pazdz. 1931 r.

Niniejszem poświadczam, że autobusem moim P. Z. 48293 robiłem w dniach 23, 24, 25 b. m. próby jazdy na mieszance spirytusowej, ze Spółdzielni Handlowej przy Wiel. Zw. Przeds. Autobus.

Próby wykazały, że motor pracuje na mieszance spirytusowej zupełnie prawidłowo, nie grzeje się, a nawet powiedziałbym, że ciągnie lepiej jak na benzynie. Świece w motorze nie zaoliwiają się. Co się tyczy zużycia paliwa, to stwierdziłem, że mieszanka spirytusowa jest oszczędniejszą, niż benzyna. Przy benzynie zużywałem paliwa na dobę 30 litrów, zaś przy mieszance spirytusowej na tę samą ilość przejechanych kilometrów zużyłem około 25 litrów.

(—) *Stanisław Bryza.*

Poświadczam, że otrzymałem ze Spółdzielni Handlowej przy Wielkopolskim Związku Przedsiębiorstw Autobusowych w Poznaniu mieszankę spirytusową, celem wypróbowania takowej na moim autobusie marki „Citroën".

Robiłem próby tą mieszanką przez trzy dni i wykazało się w tym czasie, że motor na tej mieszance pracował zupełnie prawidłowo, a nawet przez ten czas zużyłem cokolwiek mniej mieszanki, niż w tym samym czasie i przestrzeni benzyny. Zaoszczędziłem koło 4% paliwa.

(—) B. Cierpiałkowski,
Przedsiębiorca Autobusowy, Poznań.
Poznań, dn. 3 lutego 1931 r.

ROZWÓJ FABRYKI SAMOCHODÓW CITROËN W PARYŻU

Zakłady Citroëna obchodzą w tym roku trzynastolecie swej produkcyj samochodów.

Dzięki zastosowaniu po raz pierwszy w Europie nowych zasad organizacji, stały się one w krótkim czasie największą jednostką wytwórczą starego świata.

Rozwijając się szybko, Zakłady Citroëna wywierają znaczny wpływ na cały przemysł samochodowy Europy i stają się wzorem dla innych przedsiębiorstw, wprowadzając jako pierwsze, najnowsze wynalazki i udoskonalenia. Łączą one w sobie postępy potężnego przemysłu amerykańskiego z doświadczeniem starszego przemysłu Europy.

W roku 1919, podczas pierwszego powojennego Salonu Automobilowego w Paryżu, stoisko Citroëna stanowiło już istną rewelację. Pomiędzy potężnemi maszynami 80—100 HP. innych marek, widzimy zgrabną Citroënkę 10 HP., mocną, mimo małych rozmiarów, a przytem niezwykle ekonomiczną.

Dwa lata później wszystkie marki francuskie budują wozy tego typu, lecz Citroën, wyczuwając potrzebę chwili, stwarza swój słynny model 5 HP i w dobie kryzysu wypuszcza na rynek wóz dostępny dla każdego.

Jednocześnie ukazuje się w sprzedaży samochód terenowy Citroën-Kegresse, zaopatrzony w napęd gąsienicowy. Wóz ten oddaje znaczne usługi w rolnictwie i przemyśle, zdobywa następnie ostateczne uznanie dzięki brawurowemu raidowi przez Saharę i zostaje odrazu zaakceptowany jako idealny traktor artyleryjski w armji francuskiej i w wielu innych.

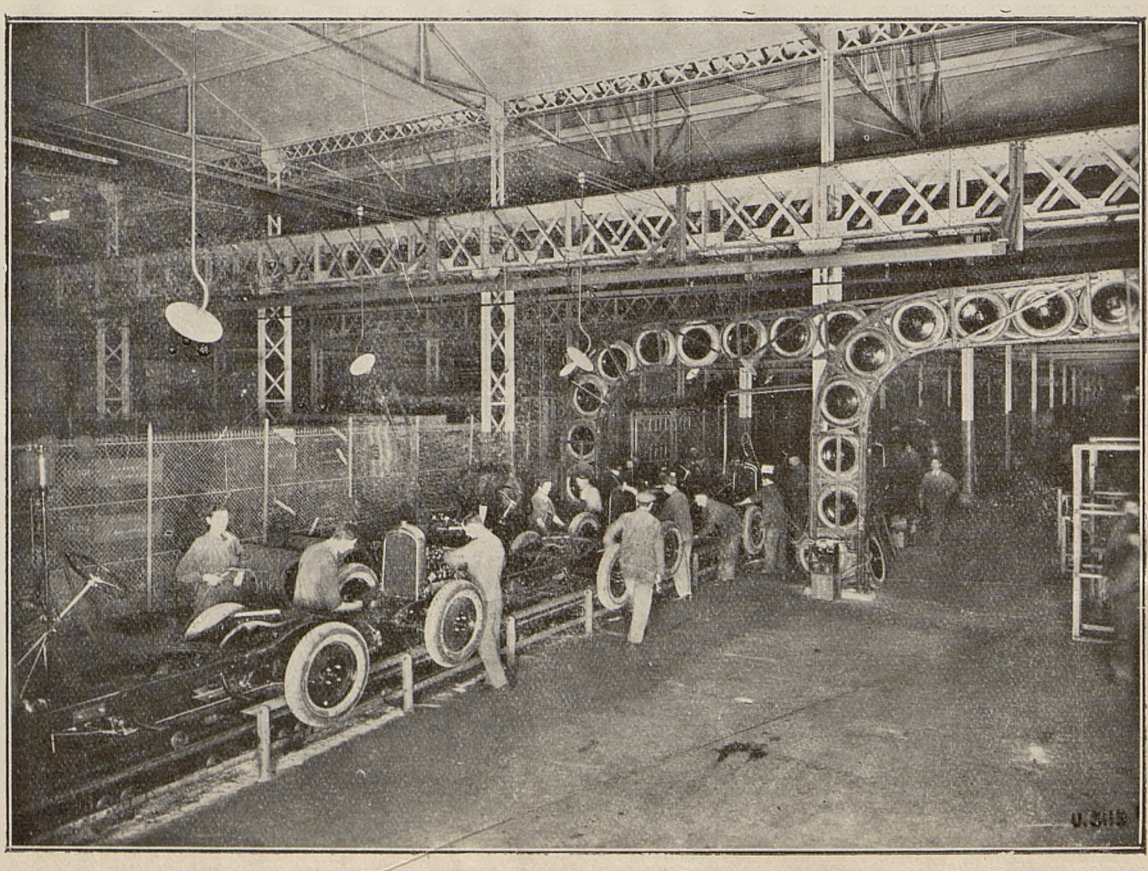
Rok 1924 stanowi punkt zwrotny w technice karoseryjnej. W roku tym Zakłady Citroëna wprowadzają niestosowaną dotychczas w Europie karoserję całkowicie stalową, t. zw. „tout-acier": lekką, wygodną, a praktycznie niezniszczalną.

Od początku swego istnienia Zakłady Citroëna dążą do podniesienia istotnej wartości wozu, przy jednoczesnem obniżeniu jego ceny. Wprowadzenie karoserji stalowej jest dalszym krokiem na tej drodze.

Należy nadmienić, iż Citroën typu A, z roku 1919 kosztował prawie o 4.500 złotych więcej od dzisiejszej luksusowej limuzyny C6.

Dzięki takim atutom, jak: stalowa karoserja, mocne podwozie oraz wyjątkowo niska cena, Citroën staje się najbardziej popularną marką europejską. Sprzedaż wozów tej marki stale się podnosi, a z nią razem wzrasta dzienna produkcja fabryki. Pozwala to na dalsze udoskonalenie sposobów fabrykacji, na bardzo daleko posuniętą specjalizację


TOLEDO
CR 480



robotników, a dzięki temu na niezwykle precyzyjne wykończenie wozów.

Samochód Citroën pozostając pod względem eksploatacji typowym wozem użytkowym sfer średnio zamożnych, pod względem jakości i wyglądu przechodzi do klasy wozów luksusowych. Lecz w poszukiwaniu idealnego typu samochodu, Citroën pamięta o tem, iż posiadaczom jego wozów należy stworzyć jaknajdogodniejsze warunki eksploatacji. Niedość dać klijentowi samochód komfortowy, łatwy w prowadzeniu i zapewniający pełne bezpieczeństwo — trzeba mu nadto oszczędzić kłopotów, związanych z ewentualnemi reparacjami, remontami, jednem słowem, z utrzymaniem wozu. W tym celu została stworzone na całym świecie gęsta sieć złożona z 5.000 przedstawicieli i agentów Citroëna, posiadających stacje obsługi oraz bogate składy części zapasowych. Wprowadzone zostały obowiązkowe i bezpłatne przeglądy techniczne wozów i wydany został katalog reparacji po cenach stałych.

Od trzech lat Fabryka „Citroën" specjalizuje się w produkcji autobusów. Przewidując również dostosowanie się do ciężkich warunków eksploatacyjnych przemysłu autobusowego, wymagających obniżenia kosztów stałych, buduje wozy mocne, lecz równocześnie lekkie i stosunkowo do swej jakości, tanie.

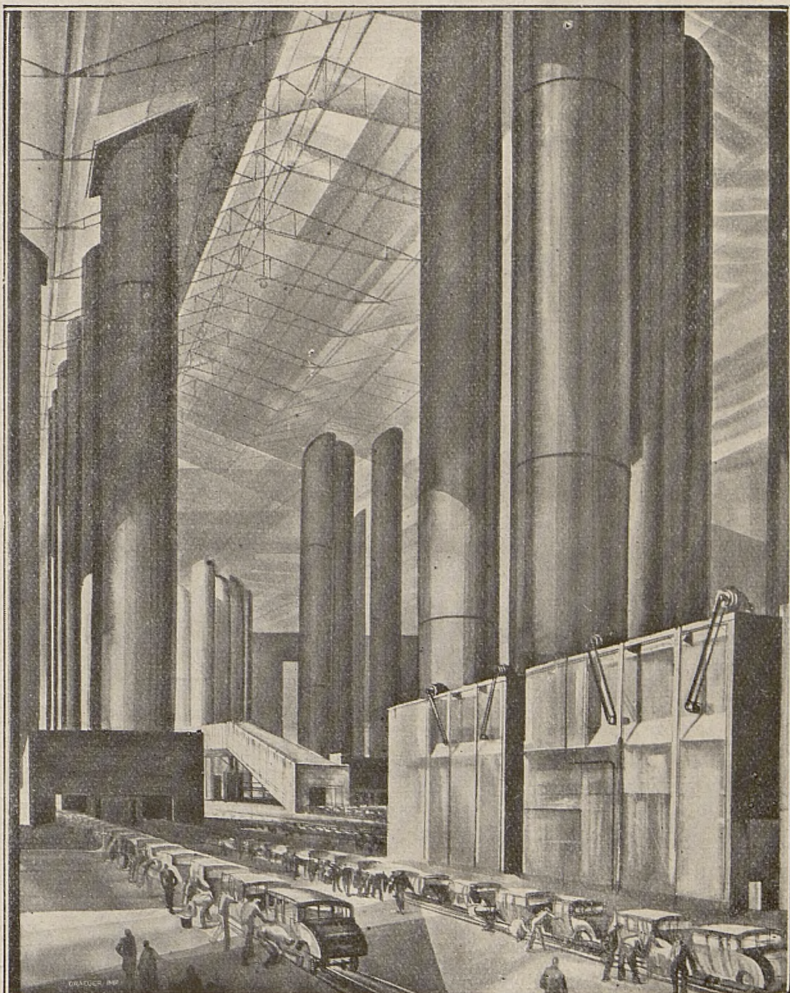
Szczególnie jest to ważne u nas w Polsce, gdzie wskutek ogólnych warunków gospodarczych, oraz niskiego stanu zamożności społeczeństwa, autobus musi odegrać specjalnie ważną rolę, jako czynnik transportu, przyczem jednak taryfa musi być stosunkowo niska.

Należy ponadto zauważyć, że do lekkiej budowy naszych dróg lepiej nadaje się autobus „Citroën'a" w porównaniu z innemi ciężkiemi wozami, które już w krótkim okresie czasu eksploatacji w sposób dość bolesny zaznaczają swoją obecność, likwidując do reszty ślady pozostałej nawierzchni drogowej.

Zważywszy na obecny niski spółczynnik zapełnienia, wozy wieloosobowe są dość mało ekonomiczne i dlatego wóz 20-osobowy „Citroën'a" ma wielką i pod tym względem przewagę, wykorzystywując maximum swej pojemności podniesieniem się spółczynnika zapełnienia.

Automobiliści francuscy potrafili należycie ocenić wysiłek Zakładów Citroën. Na 1.500.000 samochodów różnych światowych marek krążących we Francji w początku 1931 roku, przypada przeszło 400.000 czyli 26% na samochody Citroën. Kraje, importujące z Francji, wykazały również olbrzymie zainteresowanie wozami Citroëna. Na 37.000 samochodów wywiezionych w ciągu jednego roku z granic Francji, 15.000 wozów pochodzi z Quai de Javel, t. j. z Zakładów Citroëna.

Mówiąc o niebywałym rozwoju tych Zakładów, należy zaznaczyć, iż zawdzięczać go należy wyjątkowym zdolnościom nietylko technicznym ale i organizacyjnym twórcy fabryki, p. André Citroën. Dzięki zmechanizowaniu pracy, a co za tem idzie, dzięki zmniejszeniu wysiłku robotnika, wzmogła się jakość jego pracy i zwiększyło uposażenie. Wraz ze zwiększeniem się dobrobytu wzrosło poczucie wspólności interesów, wiążących pracowników z przedsiębiorstwem. Temu systemowi zawdzięczać



należy bezkonkurencyjne rezultaty, osiągnięte przez Zakłady Citroën'a.

W roku 1929 Citroën założył swą własną filję fabryczną w Warszawie, na wzór istniejących już oddawna w Niemczech, Anglji, Belgji, Hiszpanji Włoszech i innych większych krajach Europy.

Poważny kapitał inwestowany w przedsiębiorstwie przemysłowem Citroën'a w Polsce, jak również w organizacji handlowej, posiadającej własną obsługę finansową, zabezpiecza nabywcy samochodu Citroën w Polsce należytą obsługę, tak przy kupnie, jak i podczas eksploatacji jego samochodu.

REFERAT O PAŃSTWOWYM FUNDUSZU DROGOWYM

wygłoszony przez inż. K. Massalskiego na II Kongresie Związku Związków Właśc. Przedsięb. Autobusowych w Warszawie.
(Dokończenie).

We wszelkich dostępnych mi statystykach zagranicznych wykazaną była średnia frekwencja w wysokości 40% i tę uważać należy jako normalną.

Ustawa żadna nie może się opierać na stosunkach anormalnych, a nawet, jak w tym wypadku, karygodnych. Formułka ryczałtowa winna zasadniczo przyjąć frekwencję w wysokości 40%. Przytem należy jeszcze uwzględnić poprawkę. Statystyki, tyczące się frekwencji, obejmują wszystkich płatnych pasażerów, zatem również jeżdżących za biletami ulgowemi, t. j. wielokrotnemi, powrotnemi, terminowemi, robotniczemi i szkolnemi. Przy tego rodzaju biletach ulgi dosięgają do 50%. Uzasadnionem jest zatem zupełnie, że do frekwencji 40% należy dodać współczynnik, obniżający ją o 25%.

Mówiliśmy dotychczas o normalnych wpływach średnich.

Ryczałtowa opłata winna również uwzględnić czasowe warunki, obniżające wpływy.

Jednym z nich jest obecny zły stan gospodarczy, który wpłynął na znaczne obniżenie frekwencji.

Ponieważ nie posiadamy statystyk o frekwencji komunikacji autobusowej międzymiastowej, musimy w tym wypadku posługiwać się statystykami przedsiębiorstw komunikacyjnych, pracujących w podobnych jak one warunkach.

Najstosowniejszemi będą przykłady, wzięte z kolejek dojazdowych i kolei państwowych.

Na kolejach państwowych spadła frekwencja w r. 1930 do 0,795 roku 1929-go, zatem o 21%.

Na 13 kolejkach dojazdowych, których statystykami mogłem się posługiwać, tylko na jednej wzrosła frekwencja. Na trzech pozostała mniej więcej ta sama frekwencja, co w roku 1929-ym. Na 9-ciu pozostałych spadła frekwencja w r. 1930 średnio do 0,72 frekwencji r. ub., czyli o 28%.

Słusznem zatem będzie, jeżeli wprowadzimy obecnie do formułki ryczałtowej współczynnik conajmniej 25% ulgi, który ulegać powinien zmianom w stosunku do poprawy stanu jego. Pozatem podwyżka ceny o podatek drogowy dla pasażera jest podniesieniem taryfy jazdy, która zawsze za sobą pociąga czasowe obniżenie frekwencji, trwającej od 3-ch do 6-ciu miesięcy. Słusznem zatem, jeżeli przy wprowadzeniu podatku drogowego wniesiemy ulgowy współczynnik 30%, który również stopniowo z każdym miesiącem może być zmniejszony.

Nieuwzględnienie tych czynników stanie się powodem, że bronić musimy przeciwko opłacie ryczałtem. Na ryczałtowanie opłat jedyną naszą nadzieją co do możności skorzystania z pewnych ulg zgodzić się nie możemy. A mamy ku temu pełne prawo. Moralne — gdyż obciąża nas podatkiem większym niż przewidziano, prawne — gdyż ustawa zasadniczo *ustanawia* opłatę od rzeczywiście sprzedanych biletów, a tylko *zezwala* na ryczałtowanie.

Rozporządzenie wykonawcze jest pod tym względem sprzeczne z ustawą. Że wyszło ono na 5 dni przed terminem wejścia w życie ustawy i że sposób kontroli sprzedanych biletów jest tak skomplikowany, że ani Rząd nie był w stanie przygotować odpowiedniej kontroli, ani my dostosować swoich biletów do niej, nie jest naszą winą i nie może nas za to Rząd karać utratą mienia i środków zarobkowania.

Ściąganie podatku drogowego ryczałtem spowoduje bowiem bezwzględne bankructwo wszystkich przedsiębiorstw autobusowych międzymiastowych.

Nie uratuje nas od zagłady i opłata tego podatku przez wypłacanie go od rzeczywiście sprzedanych biletów.

Podwyższenie taryfy o 33% ponad cenę, potrzebną na pokrycie kosztów racjonalnej eksploatacji i amortyzacji, przedsiębiorstwo bowiem uczyni komunikację autobusową niedostępną dla ludności.

Jednak ten sposób pobrania opłaty od przedsiębiorcy stawia przedsiębiorcę w roli zwykłego inkasenta, zwracającego zainkasowane na rzecz Funduszu Drogowego sumy bez ryzyka dopłaty z własnej kieszeni i daje nam dłuższy okres wegetacji przed sobą, przez który, mamy nadzieję, zdołamy przekonać władze miarodajne o nałożeniu na nas nadmiernych ciężarów.

Dotychczas rozpatrywaliśmy sprawę z naszego punktu widzenia, postaram się rozważyć ją z punktu widzenia interesów Skarbu i i Państwa.

Podatku, obliczonego zapomocą obowiązującej obecnie formułki ryczałtowej żadne przedsiębiorstwo uiścić nie jest w stanie. Nastąpi tyleż odwołań, wiele nakazów płatniczych. Nakazy — tymczasowo wykonalne wystawienie na licytacji autobusów, których nikt nie kupi. Skarb pozostanie bez pieniędzy, a Państwo bez komunikacji autobusowej. Przedsiębiorcy zostaną bezwzględnie zrujnowani — gdyż braknie podstaw prawnych do umorzenia podatku ustawowo wymierzonego, w razie gdyby Skarb się zgodził na ofiarę podatku, celem powołania do życia zamarłego ruchu autobusowego. Na całkowite zastąpienie go bowiem zagranicznym kapitałem liczyć nie można. Ten bowiem wybierze tylko wypróbowane odcinki dochodowe, a na ryzykowne szlaki nie pójdzie, chyba że mu Skarb zagwarantuje dochody. Nie pójdzie tam, gdzie dotarł nasz odrapany Chevrolet i utrzymuje komunikację w cenie dostępnej dla miejscowej biednej ludności tylko dzięki temu, że sam jego właściciel go prowadzi, myje, remontuje, pracuje po 16 godzin na dobę, a żona, córka, lub synek właściciela inkasuje od pasażerów groszaki. Pogardzany ten i odrapany autobus jest jednak w naszych warunkach koniecznym i spełnia ważną misję gospodarczą.

Nie możemy czekać na to, aż władze się przekonają z praktyki o zgubnych skutkach ustawy, gdyż tedy będzie za późno i ginąc, sami przynieślibyśmy nieobliczalną szkodę naszemu życiu gospodarczemu. Wskazać powinniśmy sami właściwą drogę i dążyć, by na nią wkroczono. Jesteśmy bowiem w myśl ustawy tylko inkasentami opłat pasażerów na fundusz drogowy i tylko sami decydować możemy o wysokości, do której wpływy z tych opłat wobec Rządu gwarantować możemy. Odpowiedzialność ta i ryzyko, ustawowo narzuconem nikomu być nie może.

Określenie, do jakiej wysokości obciążyć można przedsiębiorstwa autobusowe podatkiem nie jest zadaniem, któreby można rozwiązać matematycznie, jest to bowiem równanie o zbyt wielu niewiadomych.

Wszelkie statystyki o ruchu autobusowym u nas są fikcją. Nieznane są koszta eksploatacyjne, a również nieznana zdolność płatnicza pasażerów. Jedyna droga do określenia wysokości, do jakiej można nas opodatkować, jest wobec tego droga empiryczna.

Należy obłożyć nas początkowo podatkiem minimalnym, podnosić go ostrożnie i stopniowo, w miarę uzdrowienia przedsiębiorstw i stosunków gospodarczych. Jest to jedyna droga, która wraz z ochroną prawną przez ustawę koncesyjną może uzdrowić komunikację autobusową, rozwinąć ją w pożądanym kierunku i zasilić fundusz drogowy stałym, pewnym i wciąż wzrastającym zasiłkiem.

O PROJEKCIE KONCESJONOWANIA PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH

Referat wygłoszony przez d-ra Juljusza Fabrykanta adwokata, radcy prawnego i prezesa honorowego Związku Właścicieli Autobusów we Lwowie na II Kongresie Związku Związków Właśc. Przedsięb. Autobusowych w Warszawie.

By móc należycie omówić uzgodniony projekt Ministerstwa Robót Publicznych o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi, musimy zapoznać się z potrzebą i historją projektu o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych.

Ustawa przemysłowa obowiązująca od dnia 1 stycznia 1928 roku wprowadziła wolny przemysł komunikacji autobusowej i przyczyniła się do jej szybkiego rozwoju. Odtąd powstają liczne przedsiębiorstwa autobusowe, wielka konkurencja przedsiębiorstw, które zwalczając się wzajemnie, obniżają taryfy przewozowe. W tych warunkach angażowanie się poważnych kapitalistów w przemyśle autobusowym staje się niemożliwe.

Czynniki rządowe zdając sobie sprawę z panujących w tym przemyśle stosunków, starają się za pomocą odpowiednich rozporządzeń stosunki te sanować, czynią to przedewszystkiem ze względu na bezpieczeństwo publiczne, kontrolując sposób prowadzenia przedsiębiorstwa, stan maszyn oraz regulując rozkłady jazdy i taryfę przewozową. Środki te jednak nie są w stanie zmienić zasady wolności przemysłu autobusowego, tak, że potrzeba koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych staje się coraz bardziej aktualna.

Nietylko jednak czynniki rządowe uznały za konieczne wprowadzenie systemu koncesyjnego, lecz także i sfery zainteresowane wypowiedziały się za potrzebą koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych. Pierwszy Polski Kongres Komunikacji autobusowej odbyty w lipcu 1930 roku w Poznaniu powziął uchwałę koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych i jaknajrychlejszego wprowadzenia w życie danej ustawy.

Sfery zainteresowane spodziewają się, że ustawa ta potrafi sanować dzisiejsze bolączki przemysłu autobusowego, jak również określić podstawowe stanowisko koncesjonarjusza, a zabezpieczając mu na pewien okres czasu racjonalną eksploatację pewnej linji — przyczyni się do angażowania się materjalnie zasobnych sfer w tym przemyśle.

Czy obecny projekt tej ustawy cele te wypełnia postaramy się na to odpowiedzieć przy rozpatrzeniu projektu rządowego!

Projekt koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych ma u nas już swoją historję.

Początkowo został on opracowany przez Ministerstwo Robót Publicznych, które dokładnie obznajmione jest ze wszystkiemi sprawami dotyczącemi komunikacji samochodowej i autobusowej, skupiając w swym resorcie wszystkie te sprawy. Obok jednak tego projektu powstają także projekty Ministerstwa Komunikacji oraz Ministerstwa Poczt i Telegrafów.

Oba te ostatnie projekty wykazywały duże braki znajomości stosunków autobusowych, a starały się kwestję koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych ująć z punktu widzenia czysto osobistego, t. j. walki konkurencyjnej, w odróżnieniu do projektu Ministerstwa Robót Publicznych, które omawia to zagadnienie objektywnie nie ze stanowiska zainteresowanego.

Projekty obu zainteresowanych Ministerstw nie utrzymały się, gdyż były jak już wspomniałem zupełnie jednostronne i w tym stanie rzeczy Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z zainteresowanemi Ministerstwami opracowało uzgodniony projekt o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych.

Ten właśnie projekt jest przedmiotem naszego referatu.

Projekt ten nosi na sobie cechy wybitnych wpływów obu zainteresowanych Ministerstw, na co przy omawianiu poszczególnych postanowień zwrócimy uwagę.

Projekt przewiduje nazwę dla ustawy: „O zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi".

Rozdział I omawianego projektu (art. 1—8) zawiera ogólne postanowienia o udzielaniu koncesji. Art. 1 podaje definicję pojazdów mechanicznych oraz określa obowiązek uzyskania koncesji na przewóz osób lub towarów, jak również bagażu.

Art. 2 określa terytorjalny zakres udzielania koncesji, art. 3 zaś kompetencję Władz do udzielania koncesji bez prawa wyłączności.

Art. 4 przewiduje utworzenie przy Władzach Wojewódzkich Komisyj Przewozów Samochodowych, oraz określa ich skład i zakres działania.

Art. 5 traktuje o odwołaniach od decyzji Władz Wojewódzkich, art. 6 zaś określa kompetencję Ministra Robót Publicznych, co do udzielania koncesyj bez prawa wyłączności, oraz w wypadkach, gdy ubiegający się o koncesję jest obcokrajowcem. Art. 7 zawiera postanowienia o koncesjach z prawem wyłączności, zastrzegając prawo wydawania tychże kompetencji Ministra Robót Publicznych, przewiduje utworzenie Głównej Komisji Przewozów Samochodowych przy Ministerstwie Robót Publicznych, określa i skład i zakres działania.

Omawiając I rozdział ustawy koncesyjnej, nasuwają się nam pewne zastrzeżenia, co do brzmienia poszczególnych artykułów.

I tak w artykule 1 ustęp 2, który brzmi: „Pojazdem mechanicznym w zrozumieniu niniejszej ustawy jest pojazd, niezwiązany z torem szynowym, poruszany przez umieszczony na nim silnik i przeznaczony do przewozu osób i towarów nim przy ewentualnem użyciu przez pojazd przyczepek", nasuwają się pewne wątpliwości przez niefortunne ujęcie.

Ustęp ten zdaniem naszem powinien brzmieć: „Pojazdem mechanicznym w zrozumieniu niniejszej ustawy jest pojazd, niezwiązany z torem szynowym, poruszany przez umieszczony na nim silnik i przeznaczony do przewozu osób *lub* towarów przy ewentualnem użyciu przyczepek".

Art 2 ustęp 2, nasuwa pewne zastrzeżenia. Z art. 18 wnioskować bowiem możemy, że chodzi o warunki uzyskania koncesji z prawem wyłączności, a nie o wypadki, w których może być ona udzielona, ustawa nie wymieniła, z wyjątkiem art. 19.

Art. 18 traktuje o warunkach, jakie wypełniać musi petent, ubiegający się o koncesję z prawem wyłączności.

Należałoby zatem naszem zdaniem w art. 1 po ustępie 1) dodać następujący ustęp, jako ustęp drugi: „Koncesja może być udzielona bez prawa wyłączności lub z prawem wyłączności, ta ostatnia pod warunkami wymienionymi w art. 18. Natomiast ustęp 2) art. 2 należałoby zupełnie skreślić.

Odnośnie do pierwszego rozdziału, zauważyć musimy, że projekt ten wprowadza pewną nowość, która w żadnym z dotychczasowych projektów Ministerstwa Robót Publicznych

nie była przewidziana a mianowicie: koncesjonowanie przewozów towarowych.

Bezwątpienia, odnośne postanowienie zamieszczone zostało pod wpływem zainteresowanych Ministerstw. Czy jednak przymus koncesjonowania przedsiębiorstw towarowych przyniesie większe korzyści przez osłabienie konkurencji zainteresowanych Ministerstw, niż straty, jakie poniesie życie gospodarcze, należy się poważnie nad tem zastanowić. Zbyt uciążliwa jest droga uzyskania koncesji i zbyt wysokie są świadczenia na rzecz Funduszu Drogowego, co w praktyce wywoła chyba ten skutek, że wszelkie krótkodystansowe przewozy towarowe, odbywać się będą zaprzęgami konnemi.

Sposób udzielania koncesji jest zbyt skomplikowany, a droga uzyskania tej koncesji bardzo długa, co niejednemu petentowi odbierze chęć starania się o nią. Przedewszystkiem jeśli chodzi o koncesje bez prawa wyłączności, to zasada, że udziela je Władza Wojewódzka po zasięgnięciu opinji Komisji Przewozów Samochodowych jest zupełnie iluzoryczna.

Artykuł bowiem 6 przewiduje, że Minister Robót Publicznych może zastrzec swej kompetencji wydania koncesji bez prawa wyłączności.

Czy zatem nie byłoby może racjonalniejsze postanowienie, że wszelkie koncesje wydaje Minister Robót Publicznych, któremu jeśli chodzi o koncesję bez prawa wyłączności — przysługuje prawo przeniesienia swej kompetencji na Wojewódzkie Urzędy Administracyjne.

Takie ujęcie sprawy wydaje się nam trafniejsze, gdyż zaoszczędzi ono tworzenie Komisyj Przewozów Samochodowych w tych województwach, w których prawo udzielania koncesyj bez prawa wyłączności zastrzeże do swej kompetencji Minister Robót Publicznych. Ponadto zdarzyć się może, że do poszczególnych Władz Wojewódzkich wpłyną podania o udzielenie koncesji bez prawa wyłączności, które po kilkumiesięcznem wyczekiwaniu, nie będą mogły być definitywnie załatwione, ponieważ na krótki czas przed ich załatwieniem Minister Robót Publicznych zastrzeże do swej kompetencji udzielania tych koncesyj.

Jeśli zaś sprawę postawimy zgodnie z naszą propozycją, to w tym wypadku, takie podania załatwione już zostaną przez Ministra Robót Publicznych, nie zajdzie potrzeba drugiego starania i zaoszczędzone zostaną koszta tworzenia niepotrzebnych ciał doradczych.

Tak Wojewódzkie Komisje Przewozów Samochodowych, jak i Główna Komisja Przewozów Samochodowych miały za zadanie udzielanie opinji przy staraniu się o koncesję.

Jednakże w rzeczywistości tak nie jest.

Opinjodawczem ciałem bowiem jest jedynie Główna Komisja Przewozów Samochodowych, natomiast zakres działania Wojewódzkich Komisyj Przewozów Samochodowych, względnie niektórych jej delegatów a to: Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej, Dyrekcji Poczt i Telegrafów oraz Władzy Wojskowej jest znacznie szerszy niż opinjodawczy.

Delegatom tym przysługuje prawo sprzeciwu, które uniemożliwia Władzy Wojewódzkiej załatwienie danych spraw.

Nie jest to zatem tylko opinja, ale coś w rodzaju nieszczęsnej pamięci „liberum veto".

Jeśli takie „liberum veto" zapadnie, Władza Wojewódzka nie może postąpić według swego uznania, lecz musi z ostateczną decyzją poczekać aż do załatwienia sprzeciwu przez Ministra Robót Publicznych. Skutki jednak tego „liberum veto" ograniczają i samego Ministra Robót Publicznych, gdyż w tym wypadku nie wystarczy tylko opinja Głównej Komisji Przewozów Samochodowych, lecz także musi on porozumieć się z właściwym Ministrem.

Rozumiemy, że przy udzielaniu koncesyj, wypowiedzieć się mogą zainteresowane czynniki i że ich opinja powinna być brana pod uwagę. Nie możemy jednak rozumieć, ażeby niektórzy członkowie tej Komisji posiadali tak daleko idące prawa, które ograniczać mogą swobodę działania tych czynników rządowych, którym w tych sprawach powierzono ostateczną decyzję. Najwyższe czynniki kompetentne jak Minister Robót Publicznych są takiem „liberum veto" w swej działalności i w swych decyzjach (które nieraz okazują się nagłemi do powzięcia) ograniczone.

Bezsprzecznie, że te postanowienia i „liberum veto" jest wynikiem wybitnych wpływów zainteresowanych Ministerstw na projekt rządowy. W praktyce te postanowienia wywrzeć mogą bardzo zgubne skutki. Stwarzają one bowiem dla petentów zbyt niebezpieczną i ciernistą drogę do uzyskania koncesyj, która to okoliczność wpłynąć może na zniechęcenie starania się o koncesję, a ponadto doprowadza do tego absurdu, że sposób uzyskania koncesji z prawem wyłączności w Ministerstwie Robót Publicznych jest łatwiejszy i szybszy od uzyskania koncesji bez prawa wyłączności przy instytucji „liberum veto".

Zniechęci ona materjalnie zasobnych petentów, gdyż trudno przypuścić, by ubiegający się o koncesję inwestował poważne kapitały i czekał w niepewności, czy uda mu się koncesję uzyskać bez przeszkód, czy też zapadnie „liberum veto", które przedłuży wyczekiwanie załatwienia sprzeciwu z powodu ograniczeń kompetentnych Władz Najwyższych.

Jeśli zaś chodzi o skład osobowy tych Komisyj Przewozów Samochodowych, to dziwić nas musi, że brak w nich zupełnie przedstawicieli zainteresowanych Związków Autobusowych, mimo, że w skład tych Komisyj wchodzą różne czynniki, które mniej lub więcej z temi sprawami nie mają nic wspólnego.

Związki Zawodowe Przedsiębiorstw Autobusowych, z natury rzeczy specjalnie i wyłącznie sprawami autobusowemi się zajmując, znają je bardzo szczegółowo i ich opinja może być w poszczególnych wypadkach bardzo pożyteczna i celowa. A ponadto byłoby wskazanem, co zresztą wszędzie jest praktykowane — by Związki te mogły się wypowiedzieć we własnych sprawach.

Rozdział drugi obejmujący art. od 9 do 17 postanawia o ogólnych warunkach udzielania koncesji bez prawa wyłączności oraz o obowiązkach koncesjonarjusza.

Art. 9 szczegółowo wymienia obowiązki koncesjonarjusza, przyczem ustęp końcowy tego artykułu upoważnia Ministra Robót Publicznych do wydawania w porozumieniu z zainteresowanemi Ministerstwami rozporządzeń, określających nowe obowiązki koncesjonarjusza. Art. 10 traktuje o ilości i typach pojazdów mechanicznych postanawiając, że zmiana lub powiększenie tychże może nastąpić jedynie za zezwoleniem Władzy udzielającej koncesji, która już w akcie koncesyjnym może przewidzieć pewne powiększenie ilości wozów na czas sezonu.

Art. 11 i 12 traktują o rozkładach jazdy i taryfach, postanawiając, że tak jedne jak i drugie nie mogą być samowolnie przez koncesjonarjusza zmieniane.

Art. 13 nakłada na koncesjonarjusza obowiązek prowadzenia specjalnej statystyki ruchu dla użytku Władz wedle opracować się mających wzorów.

Art. 14 wylicza szczegółowe dane, jakie zawierać powinno podanie petenta o udzielenie koncesji.

Artykuł ten wprowadza także pewne opłaty za czynności urzędowe.

Artykuł 15 wspomina ogólnie o warunkach udzielenia koncesji, dokumencie koncesyjnym oraz o uprzywilejowaniu tych koncesjonarjuszy, którzy posługiwać się będą pojazdami typów ustalonych.

Art. 16 oznacza czas, na który koncesje mogą być udzielone a to przy koncesjach bez prawa wyłączności na lat 5—8, a przy koncesjach zastrzeżonych Ministrowi Robót Publicznych na lat 15.

Art. 17 określa 3-miesięczny termin, do którego koncesjonarjusz powinien przedsiębiorstwo swoje uruchomić, wypełnić wszystkie warunki, od których dopełnienia uzależnione było udzielenie koncesji — i wykazać, że zastosował się do przepisów porządkowych, obowiązujących na drogach publicznych.

Zaznajomiwszy się z postanowieniami rozdziału II musimy zauważyć, że udzielenie koncesji i wręczenie dokumentu koncesyjnego określa definitywnie jeszcze stanowiska prawnego koncesjonarjusza, gdyż, przepis blankietowy (art. 9, ustęp ostatni) umożliwia Ministrowi Robót Publicznych nałożenie na koncesjonarjusza obowiązków, a ponadto postanowienie art 15 jest pojęciem bardzo elastycznem a możliwościach dowolnej interpretacjii umożliwia Władzy w każdym wypadku odmówienie koncesji bez podania jakichkolwiek uzasadnionych przyczyn. Ten przepis może okazać się bardzo zgubny, gdyż nikt nie zechce ryzykować poważnych wkładów i pracy na to, by później Władza z jakichkolwiek powodów, opierając się na przepisie art. 15 odmówiła udzielenia koncesji bez podania istotnie poważnych powodów.

Skoro weźmiemy pod uwagę, że jednym z celów ustawy koncesyjnej jest zainteresowanie powyższą komunikacją poważnych finansowo przedsiębiorstw przez określenie prawnego stanowiska koncesjonarjusza umożliwiającego mu spokojną i pewną eksploatację swej linji, to musimy niestety powiedzieć, że postanowienia art. 9 ustęp ostatni oraz art. 15 cel ten uniemożliwiają.

Przepis bowiem blankietowy zgóry podważa stanowisko koncesjonarjusza, przez możliwość nakładania nowych obowiązków, które mogą spowodować brak zainteresowania koncesjonarjusza dla koncesji.

Rozdział III (art. 18 do 20) traktuje o koncesjach z prawem wyłączności, postanawiając, że może je otrzymać petent, który poza ogólnemi warunkami uzyskania koncesji podda się szczegółowym warunkom określonym w art. 18. Wedle art. 19 pierwszeństwo przy udzieleniu koncesji z prawem wyłączności posiadają instytucje Państwowe: Polskie Koleje Państwowe i Polska Poczta Telegraf i Telefon albo też Spółki, w których uczestniczą powyższe przedsiębiorstawa państwowe. Przedsiębiorstwa te państwowe są także uprzywilejowane i w tym kierunku, że termin uruchomienia przedsiębiorstwa po uzyskaniu koncesyj wynosi nie jek dla wszystkich innych przedsiębiorstw 3 miesiące, lecz jeden rok.

Art. 20 określa obowiązek, ogłaszania w „Monitorze Polskim" i w dziennikach wojewódzkich o udzielaniu koncesji z prawem wyłączności. Uważamy za niesłuszne ogólnikowe wyliczanie specjalnych warunków, od których wypełnienia zależne jest uzyskanie koncesji z prawem wyłączności. Należy upoważnić Ministra Robót Publicznych do wydania rozporządzenia wykonawczego w porozumieniu z zainteresowanemi Ministerstwami określającego *ściśle* warunki, pod któremi można uzyskać koncesję z prawem wyłączności. Każdy petent ubiegający się na linji o prawo wyłącznej koncesji musiałby zgóry wiedzieć, jakie specjalne warunki musi wypełnić chcąc uzyskać koncesję z prawem wyłączności. Niesłusznem także wydaje się nam uprzywilejowanie przedsiębiorstw państwowych przy uzyskaniu koncesji z prawem wyłączności.

Ani Polskie Koleje Państwowe, ani też Poczta nie są w stanie objąć linjami autobusowemi całego terytorjum Państwa, gdyż praktycznie będzie to wprost niemożliwe.

Przedsiębiorstwa Państwowe mogą ewentualnie przy pomocy kapitału zagranicznego stworzyć spółkę dla eksploatacji komunikacji autobusowej z prewem wyłączności, spółka jednak taka absolutnie nie jest w stanie objąć całego terenu Państwa, tak z powodu przeszkód natury finansowej, jak i technicznej a jedynie ograniczy się do eksploatacji kilku lub kilkunastu najbardziej intratnych linij. Natomiast większe szanse w tym kierunku posiadają w szczególności większe gminy miejskie stworzenia spółek eksploatujących sąsiednie linje komunikacji autobusowej.

Uprzywilejowanie tych przedsiębiorstw przy uzyskaniu koncesji nie jest może podyktowane względami objektywnemi ile raczej osobistemi interesami obu zainteresowanych Ministerstw. Także termin jednoroczny przewidziany dla tych przedsiębiorstw do uruchomienia komunikacji uważamy za niewskazany, jako zbyt długi.

Wystarczy może okres 6 cio miesięczny. Przypuszczać należy, że przedsiębiorstwa te starać się będą o koncesje z prawem wyłączności na linje najbardziej ruchliwe o dużej frekwencji pasażerskiej i dlatego też nie powinny linje te ze względów gospodarczych być pozbawione przez rok komunikacji autobusowej.

Jesteśmy przeciwnikami uprzywilejowania przedsiębiorstw państwowych, gdyż te, jak długoletnie doświadczenia w tym kierunku wykazały, jako przedsiębiorstwa handlowe, zawodzą.

Należy bezwarunkowo rozbudowę przyszłej komunikacji autobusowej pozostawić prywatnej inicjatywie. Konkurencja w ubieganiu się o koncesje zmusi petentów do oferowania lepszych warunków, angażowania większych kapitałów. Uprzywilejowanie natomiast przedsiębiorstw państwowych zabije inicjatywę prywatną i pozbawi władze wyboru konkurencyjnych petentów.

Rozdział IV art. 21—22 omawiają przyczyny wygaśnięcia i utraty koncesji.

Są one naogół analogiczne jak przy pierwotnych projektach i posiadają te same błędy.

Niebezpiecznym dla koncesjonarjusza jest przepis art 22 ustęp 2, który zezwala na odebranie koncesji w razie powtarzającego się, mimo ostrzeżeń, względnie nałożonych kar, nieprzestrzegania przez koncesjonarjusza względnie jego pracowników, warunków koncesji, przepisów niniejszej ustawy, oraz ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych, jakoteż rozporządzeń na ich podstawie wydanych. Przepis ten może w praktyce zachwiać zupełnie podstawę prawną koncesjonarjusza. Musimy pamiętać o tem, że z mocy dotychczasowych rozporządzeń, uprawnionymi do kontrolowania i czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych są najniższe władze a to władza I instancji, przyczem art. 19 z ustawy z 7 października 1921 r. nakłada ten obowiązek także na organy Policji Państwowej i urzędy gminne.

Być zdanym na interpretację ustawy i rozporządzeń powyższych czynników rządowych jest, jak wykazała dotychczasowa praktyka, dla przedsiębiorców autobusowych bardzo niebezpieczne.

Władze te bardzo często zbyt rygorystycznie pojmują swe obowiązki i z błahych powodów nakładają bardzo wysokie, a w żadnym stosunku do danego przekroczenia nie pozostające kary, tak że zaszła nawet potrzeba wydania odpowiedniego okólnika ministerjalnego o złagodzeniu kar.

Jeśli więc przedsiębiorca autobusowy, który inwestował olbrzymie wkłady pieniężne w uruchomienie przedsiębiorstwa, poddał się wszystkim wymogom ustawy koncesyjnej i uzyskał koncesję, zdany będzie na ewentualną utratę tej koncesji a to np. na tej podstawie, że trzykrotnie był karany przez Starostwo Powiatowe za niedotrzymanie rozkładu jazdy, to zro-

zumiemy, że powyższy przepis podkopuje stan prawny koncesjonarjusza i kryje w sobie to niebezpieczeństwo, że najniższe władze zadecydować mogą o utracie koncesji, której udzielenie zastrzega projekt władzom wyższym, bo Urzędom wojewódzkim i samemu Ministrowi Robót Publicznych.

Rozdział V (art. 23) traktuje o przekroczeniach administracyjnych i karach.

Rozdział VI (art. 24 i 25) omawia postanowienia szczególne. Art. 24 wymienia wypadki doraźnych przewozów zarobkowych i turystycznych, nie wymagających specjalnej koncesji li tylko zgłoszenia u Władzy administracyjnej I Instancji.

Art. 25 zezwala w wyjątkowych wypadkach gminie miejskiej na przedłużenie miejskiej linji autobusowej do sąsiedniej miejscowości, za zezwoleniem Ministra Robót Publicznych. W tym przypadku postanowienia ustawy nakładającej na przedsiębiorcę obowiązek uzyskania koncesji nie mają zastosowania.

Zachodzi jednak pytanie, czy gmina ma obowiązek stosowania się do wszelkich innych przepisów ustawy koncesyjnej poza samym obowiązkiem uzyskania koncesji? Przypuszczać należy, że ustawodawca niema zamiaru zwolnić gminy od wszelkich innych obowiązków koncesjonarjusza (art. 9).

Należałoby zatem, celem uniknięcia wszelkich innych nieporozumień, wyraźnie to powiedzieć.

Rozdział VII traktuje o postanowieniach przejściowych i końcowych. Uważamy za ważne postanowienie art. 26, wedle którego osoby, które w chwili ogłoszenia niniejszej ustawy wykonują przewóz określony w art. 1, mogą go dalej wykonywać bez uzyskania koncesji aż do zużycia posiadanych pojazdów mechanicznych, nie dłużej jednak niż przez okres dwu lat od powyższego terminu. Uważamy ten okres czasu za zbyt długi. Jeśli bowiem dotychczasowi właściciele mogą nie uzyskawszy koncesji, a zatem nie mając obowiązków przewidzianych w ustawie koncesyjnej, prowadzić swe przedsiębiorstwa przez 2 lata, to należy przypuścić, że w tym czasie nikt poza dotychczasowymi przedsiębiorcami nie uruchomi przedsiębiorstwa autobusowego. Każdy bowiem nowy przedsiębiorca musiałby uzyskać koncesję, przyjąć wszelkie obowiązki i ciężary wypływające z ustawy koncesyjnej, a jako konkurent walczyłby z nim przedsiębiorca bez tych wszystkich obowiązków i ciężarów, a zatem powstałyby przedsiębiorstwa koncesyjne, obok których dotychczasowi byliby uprzywilejowani. To stworzyłoby nierówną walkę i przyczyniłoby się w praktyce do tego, że w przeciągu 2 lat nie powstałyby żadne nowe przedsiębiorstwa autobusowe, a zatem cel ustawy t. j. sanacja dotychczasowych stosunków zostałaby na ten okres czasu wstrzymana. Należałoby zatem, okres ten 2-letni skrócić do jednego roku, a może nawet do 6-ciu miesięcy z tem, że właściwe Urzędy wojewódzkie, względnie Minister Robót Publicznych, miałby w poszczególnych wypadkach okres ten o dalsze 6 miesięcy przedłużyć.

Omówiwszy objektywnie rządowy projekt o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych, oraz uwagi jakie się z dotychczasowych stosunków w komunikacji autobusowej nasuwają, dojść musimy w końcu do wniosku, że zasada projektu odnośnie przewozu osobowego jest zupełnie słuszna i bezwzględnie podyktowana potrzebami i wymaganiami obecnych stosunków. Musimy jednak kategorycznie zastrzec się przeciw nieuzasadnionym uprzywilejowaniom przedsiębiorstw państwowych z wyżej naprowadzonych powodów, oraz dążyć do zniesienia, lub zmodyfikowania tych postanowień projektu, które zagrażają i chwiejnem czynią stanowisko prawne koncesjonarjusza. Pamiętać musimy o tem, że ustawa ta ma ostatecznie zadecydować o stanowisku koncesjonarjusza i w ten sposób przyczynić się do tego, by poważne, materjalnie zasobne jednostki w tych przedsiębiorstwach się angażowały. Jak długo to stanowisko koncesjonarjusza nie będzie z chwilą uzyskania koncesji zupełnie pewnie określone i niezależne, tak długo sanacja dotychczasowych stosunków nie nastąpi.

Zdaniem naszem projekt obecny nie spełnia swego przeznaczenia, nie zapewnia on bowiem stanowiska prawnego koncesjonarjusza, a tem samem nie sanuje dzisiejszych bolączek.

Zagadnienie przyszłego rozwoju komunikacji w Polsce jest wielkiej wagi, na której nam specjalnie zależeć powinno tembardziej, że dążymy do rozwoju turystyki i napływu obcokrajowców do naszych licznych zdrojowisk i przepięknych stacyj klimatycznych. Dobrze i odpowiednio zorganizowana komunikacja autobusowa może temu ruchowi turystycznemu i rozwojowi naszych zdrojowisk oddać nieocenione usługi, a Państwu przysporzyć, jak to się dzieje, wielkie źródła dochodu, bez żadnych inwestycyj.

Krytyczne omówienie projektu rządowego i wykazanie potrzeby zmian nie umniejsza zasług około opracowania projektu i świadczy, że czynnikom miarodajnym, a szczególnie Ministerstwu Robót Publicznych zależy na uregulowaniu rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce i że ruchem tym żywo się interesuje. Z tych względów żywimy niezłomną nadzieję, że Ministerstwo Robót Publicznych obierze właściwą drogę, wiodącą do sprecyzowania stanu prawnego koncesjonarjusza, sanacji obecnych niezdrowych stosunków panujących w komunikacji autobusowej z uwzględnieniem naszych uwag i postulatów, dotyczących obecnego projektu rządowego.

WZÓR STATUTU SPÓŁDZIELNI AUTOBUSOWEJ

I. Firma, siedziba, przedmiot, oraz czas trwania Spółdzielni.

§ 1. Nazwa Spółdzielni brzmi: „Spółdzielnia Autobusowa w . . . . z odpowiedzialnością udziałami".

Siedzibą Spółdzielni jest miasto . . . .

Teren działalności: . . . .

§ 2. Celem Spółdzielni jest:

a) podniesienie dobrobytu członków,

b) normowanie warunków, mających zapewnić dogodność komunikacji antobusowej na terenie . . . .

§) 3. Przedmiotem Spółdzielni jest:

a) nabywanie, zbywanie i konserwowanie autobusów, potrzebnych do utrzymywania ruchu autobusowego,

b) podejmowanie się utrzymywania stałej komunikacji autobusowej na terenie . . . .

c) organizowanie zakładów i warsztatów mechanicznych,

d) zarządzanie, na zasadzie osobnych regulaminów uchwalonych przez Radę Nadzorczą gospodarką autobusową,

e) otwieranie oddziałów,

f) wspomaganie członków zapomogami.

§ 4. Czas trwania Spółdzielni jest nieograniczony.

II. Członkowie.

§ 5. Członkiem Spółdzielni może zostać każda osoba prawna i fizyczna, posiadająca zdolność do działania prawnego.

Nie może być członkiem osoba, prowadząca na rachunek własny lub wspólny przedsiębiorstwo konkurencyjne na terenie działania Spółdzielni.

§ 6. Spółdzielnia musi liczyć przynajmniej 10 członków. O przyjęciu członka decyduje Zarząd i Rada Nadzorcza łącznie.

§ 7. Osoba, zgłaszająca przystąpienie do Spółdzielni, winna złożyć odpowiednie oświadczenie pisemne (deklarację) oraz uiścić wszelkie opłaty obowiązujące członków, które w razie nieprzyjęcia, zostaną zwrócone.

§ 8. Każdy członek może wystąpić ze Spółdzielni za pisemnem wypowiedzeniem, zgłoszonem nie później jak na 36 miesięcy przed końcem roku obrachunkowego, w którym upływa termin wypowiedzenia i po tym terminie następuje wypłata wszelkich należności.

Za datę wystąpienia uważa się ostatni dzień tego roku obrachunkowego, w którym upływa termin wypowiedzenia.

Członka zmarłego uważa się za występującego z końcem roku obrachunkowego, w którym śmierć nastąpiła, po którym to terminie następuje wypłata wszelkich należności.

§ 9. Członek może być wykluczony ze Spółdzielni na zasadzie zgodnych uchwał Zarządu i Rady Nadzorczej:

a) w razie niezgodnych z prawdą oświadczeń przy przystąpieniu do Spółdzielni,

b) w razie należenia do innego przedsiębiorstwa konkurencyjnego na terenie działania Spółdzielni,

c) w razie niewypełnienia zobowiązań, które nakłada statut, uchwała Walnego Zebrania oraz regulaminy Rady i Zarządu,

d) w razie niewypłacenia w terminie udziału oraz opłat za korzystanie ze świadczeń Spółdzielni,

e) w razie stwierdzenia działania na szkodę Spółdzielni, zarówno słowem jak i czynem w sposób niezgodny z jej interesami,

f) w razie ogłoszenia mu upadłości.

O wykluczeniu członka ze Spółdzielni, Zarząd winien niezwłocznie powiadomić go listem poleconym.

Od chwili otrzymania zawiadomienia o wykluczeniu go, członek traci prawo przysługujące z tytułu przynależenia do Spółdzielni.

Decyzja o wykluczeniu jest ostateczna.

§ 10. Członkowie mają prawo:

a) korzystania z usług i świadczeń Spółdzielni w granicach ustalonych przez statut i regulaminy dla wszystkich członków,

b) brać udział w Walnem Zebraniu z głosem decydującym osobiście, z czynnem i biernem prawem głosu, zaś osoby prawne przez pełnomocnika.

c) domagać się od Spółdzielni ochrony jego interesów z tytułu gospodarki autobusowej,

d) interesować się stanem rozwoju Spółdzielni,

e) uczestniczyć w zyskach Spółdzielni.

§ 11. Członkowie obowiązani są:

a) do przestrzegania przepisów statutu, regulaminów, oraz uchwał władz Spółdzielni,

b) do korzystania z usług i świadczeń Spółdzielni w granicach ustalonych dla wszystkich członków,

c) do dbania o rozwój Spółdzielni.

§ 12. Członkowie odpowiadają za zobowiązania Spółdzielni zadeklarowanemi udziałami.

§ 13. Udział wynosi 5.000 zł. Przy wstąpieniu członek winien wpłacić co najmniej 2.000 zł., pozostałość zaś do każdego nie pełnego udziału winien uregulować miesięcznemi ratami po 50 zł.

Każdy członek musi zadeklarować przynajmniej jeden udział. Udziały są niezbywalne i nie mogą być oddawane w zastaw.

§ 14. Przystępujący członek wpłaca zł. 25 wpisowego, które przekazuje się do funduszu zasobowego.

III. Władze Spółdzielni.

§ 15. Władze Spółdzielni stanowią:

a) Zarząd,

b) Rada Nadzorcza,

c) Walne Zgromadzenie.

§ 16. Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej muszą mieć pełne prawo do działań prawnych i być członkami Spółdzielni.

Nie można być jednocześnie członkiem Zarządu i Rady Nadzorczej, jak również członkowie Zarządu i Rady nie mogą być ze sobą spokrewnieni.

A. ZARZĄD.

§ 17. Zarząd składa się z 5 członków i 2 zastępców, wybranych uchwałą Rady Nadzorczej na przeciąg dwóch lat. Zarząd reprezentuje Spółdzielnię nazewnątrz i prowadzi jej sprawy w Sądzie i poza Sądem bez żadnych ograniczeń. Jednakże kupno, sprzedaż, lub obciążenie nieruchomości może nastąpić jedynie na podstawie uchwały Rady Nadzorczej.

Zarząd obowiązany jest we wszystkich swych czynnościach stosować się do przepisów statutu, uchwał Walnego Zgromadzenia i regulaminu Rady Nadzorczej.

O podziale pracy między członkami Zarządu stanowi regulamin, uchwalony dla Zarządu przez Radę Nadzorczą.

§ 18. W skład Zarządu wchodzi: Prezes, Vice-Prezes, Skarbnik, Sekretarz i jeden członek.

Uchwały Zarządu zapadają zwykłą większością głosów, winny być wpisywane do księgi protokółów Zarządu i podpisywane przez obecnych na posiedzeniu członków Zarządu.

Dla prawomocności uchwał Posiedzenia Zarządu wymagana jest obecność conajmniej 3 członków.

§ 19. Dla oświadczenia woli w imieniu Spółdzielni potrzebne jest współdziałanie conajmniej 2 członków Zarządu z tem, by jednym z nich był Prezes, lub Vice-Prezes, a drugim sekretarz, skarbnik, lub członek Zarządu.

Za Spółdzielnię Zarząd podpisuje się w ten sposób, że pod pieczątką firmy dołącza swe podpisy dwóch członków Zarządu w składzie wyżej podanym.

§ 20. O wynagrodzeniu członków Zarządu decyduje Rada Nadzorcza.

§ 21. Zarząd może ustanowić pełnomocników do prowadzenia całego przedsiębiorstwa, lub też do dokonywania określonych czynności. Pełnomocnicy tacy nie mogą bez osobnego upoważnienia podpisywać weksli, zaciągać pożyczek, prowadzić procesów, oraz nabywać, zbywać i obciążać nieruchomości (§ 17).

§ 22. Zarząd:

a) wykonywa i pilnuje wykonania zgodnie z ustawami wszelkich czynności i obowiązków, nałożonych mu przez prawo, statut niniejszy, regulamin, uchwały Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej,

b) przyjmuje zgłoszenia nowych członków, celem przedstawienia ich Radzie Nadzorczej, oraz przedstawia tejże Radzie wnioski w sprawie wykluczenia członków (§ 9),

c) prowadzi rejestr członków, korespondencję oraz książki handlowe dla potrzeb Spółdzielni, w myśl wymogów Związku Rewizyjnego,

d) przyjmuje i zwalnia kierownika, oraz innych pracowników,

e) zaciąga zobowiązania, stosownie do uchwały Walnego Zebrania, na zasadzie upoważnienia Rady Nadzorczej,

f) składa Radzie Nadzorczej do rozpatrzenia sprawozdania miesięczne lub kwartalne i roczne, oraz przygotowuje na Walne Zebranie, zamknięcie i bilans, jak też projekt pokrycia strat lub podziału zysków,

g) oznacza wysokość ceny świadczeń korzystanych przez członków.

§ 23. Urzędowanie członka Zarządu lub zastępcy ustaje w razie ogłoszenia mu upadłości, w razie utraty przezeń zdolności do działań prawnych.

§ 24. Rada Nadzorcza, w razie stwierdzenia kolizji z § 9, może w każdym razie zawiesić jednego lub wszystkich członków Zarządu lub ich zastępców, a na ich miejsce może powierzyć czasowo ich czynności delegowanym do Zarządu w tym celu członkom Rady, którzy wykonują swe czynności do czasu wyboru nowych członków Zarządu przez Radę Nadzorczą, która winna tego niezwłocznie dokonać.

§ 25. Zarząd winien bezwłocznie zgłosić do rejestru sądowego każdą zmianę personalną członków Zarządu lub Statutu.

B) RADA NADZORCZA.

§ 26. Rada Nadzorcza składa się z 7-miu członków i 3-ch zastępców, wybranych na 3 lata przez Walne Zgromadzenie z pośród członków Spółdzielni.

W pierwszym i drugim roku trwania urzędowania ustępuje po 2-ch członków Rady Nadzorczej, co trzeci rok ustępuje 3-ch członków tejże Rady.

W pierwszych dwóch latach rozstrzyga o ustąpieniu losowanie, w następnych upływ okresu, na który zostali wybrani.

Członek Rady Nadzorczej nie może być jednocześnie urzędnikiem Spółdzielni.

§ 27. Zakres czynności i sposób prowadzenia pracy Rady Nadzorczej ustala regulamin, uchwalony przez Walne Zgromadzenie.

§ 28. Rada Nadzorcza wybiera co rok lub w razie potrzeby, ze swego grona Przewodniczącego — Prezesa, jego zastępcę i sekretarza. Przewodniczący lub jego zastępca reprezentują Radę Nadzorczą nazewnątrz i podpisują w jej imieniu, dołączając do firmy dodatek „Rada Nadzorcza", a pod tym dodatkiem umieszcza swoje nazwisko obok nazwiska sekretarza.

Do powzięcia prawomocnych uchwał wystarcza obecność 4-ch członków Rady Nadzorczej.

Uchwały zapadają zwykłą większością głosów, w razie równości głosów wniosek upada — tylko przy wyborach rozstrzyga w tym wypadku losowanie.

Protokóły z posiedzeń Rady Nadzorczej podpisuje Przewodniczący, sekretarz i przynajmniej jeden obecny na posiedzeniu członek Rady Nadzorczej.

§ 29. Rada Nadzorcza ma prawo wezwać na swe posiedzenie Zarząd i żądać od tegoż wszelkich wyjaśnień, dotyczących Spółdzielni.

§ 30. Rada Nadzorcza ma ogólny nadzór nad prowadzeniem Spółdzielni:

a) rozpatruje sprawozdania, bilans roczny i projekty podziału zysków i pokrycia strat, oraz składa sprawozdanie z własnemi wnioskami na Walnem Zgromadzeniu,

b) uchwala regulamin dla Zarządu,

c) upoważnia Zarząd do zaciągania zobowiązań, stosownie do uchwały Walnego Zgromadzenia,

d) wybiera corocznie Komisję Rewizyjną ze swego grona w składzie trzech osób, celem kontrolowania rachunkowości Spółdzielni i badania sprawozdań bilansowych Zarządu oraz rewizji kas,

e) rozpatruje wniosek Zarządu o przyjęcie i wykluczenie członka,

f) zwołuje Walne Zgromadzenie, ustala jego porządek, miejsce oraz datę,

g) wybiera Zarząd z pośród członków Spółdzielni i zawiera z nim umowę,

h) decyduje o przystąpieniu Spółdzielni jako członka do innej Spółdzielni, lub przedsiębiorstwa handlowego, oraz o nabyciu, sprzedaży lub obciążeniu nieruchomości.

§ 31. O wynagrodzeniu członków Rady Nadzorczej decyduje Walne Zgromadzenie. Członkowie Rady Nadzorczej nie mogą pobierać wynagrodzenia, ustanowionego w stosunku do zysku Spółdzielni.

C. WALNE ZGROMADZENIE.

§ 32. Prawa, przysługujące ogółowi członków w sprawach Spółdzielni, wykonywują w drodze uchwał, obecni członkowie na Walnem Zgromadzeniu.

Członek fizyczny może brać udział w Walnem Zgromadzeniu tylko osobiście, osoby prawne — przez pełnomocników. Członkowie nie uczestniczą w głosowaniu, skoro ma zapaść uchwała co do uwolnienia ich od zobowiązań lub odpowiedzialności za wyrządzoną Spółdzielni szkodę, co do wyznaczenia im wynagrodzenia lub odwołania ich z urzędów zajmowanych w organach Spółdzielni.

§ 33. W Walnych Zgromadzeniach ma prawo uczestniczyć z głosem doradczym przedstawiciel Związku Spółdzielni Polskich.

§ 34. O czasie, miejscu i porządku obrad Walnego Zgromadzenia członkowie oraz Związek Spółdzielni Polskich, winni być zawiadomieni conajmniej na dwa tygodnie przed terminem Zgromadzenia zapomocą rozesłania imiennych zawiadomień, oraz ogłoszenia w „Poradniku Spółdzielni".

§ 35. Zwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Rada Nadzorcza raz do roku, najpóźniej w trzy miesiące po upływie roku obrachunkowego. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Rada Nadzorcza w razie potrzeby i to:

a) według własnego uznania,

b) na żądanie Zarządu Spółdzielni,

c) na żądanie Związku Spółdzielni Polskich,

d) na żądanie $1/3$ części ogółu członków, którzy żądania swe wyrazili we wniosku przez nich podpisanym i podającym cel Walnego Zgromadzenia oraz uzasadnienia żądania.

W wypadkach wymienionych pod pkt. b, c, d Walne Zgromadzenie winno się odbyć najpóźniej w 6 tygodni od dnia żądania. O ileby to nie nastąpiło, prawomocne Walne Zgromadzenie może zwołać Związek Spółdzielni Polskich

§ 36. Prawidłowo Zwołane Walne Zgromadzenie jest zdolne do uchwał przy obecności $1/3$ ilości członków w pierwszym terminie, i o każdej ilości członków w drugim terminie, wyznaczonym o 1 godzinę później tego samego dnia.

Uchwały mogą zapadać jedynie w sprawach, objętych w porządku obrad.

§ 37. Walnemu Zgromadzeniu przewodniczy przewodniczący — prezes lub jego zastępca.

Przewodniczący powołuje sekretarza i dwóch asesorów.

§ 38. Uchwały zapadają zwykłą większością głosów. W razie równości głosów decyduje przewodniczący.

Głosowanie odbywa się jawnie, lub w razie braku sprzeciwu dozwolona jest aklamacja w sprawach osobistych i przy wyborach, na żądanie $1/10$ obecnych na Walnem Zgromadzeniu, głosowanie tajne zapomocą kartek.

§ 39. Zmianę statutu, co do której uzyskano zgodę Związku Spółdzielni Polskich, uchwalić można bezwzględną większością głosów obecnych.

W braku tej zgody, potrzeba większości $3/4$ głosów obecnych na Walnem Zgromadzeniu.

Kwalifikowana obecność ¾ głosów obecnych na Walnem Zgromadzeniu potrzebna jest dla prawomocności w sprawie:

a) odwołania członków Rady Nadzorczej przed upływem terminu, na jaki zostali wybrani,

b) zmiany § 2 (cel Spółdzielni),

c) zmiany § 13 (wysokość udziału),

d) rozwiązania Spółdzielni (§ 49), jako też zmiany par. 51 statutu, przyczem w obydwóch tych wypadkach (§ 49 i 50) potrzebna jest uchwała na dwóch kolejno po sobie następujących Walnych Zgromadzeniach, odbytych w odstępie conajmniej 2-ch miesięcy.

§ 40. Walne Zgromadzenie:

a) wybiera i odwołuje członków Rady Nadzorczej,

b) uchwala wysokość wpisowego, udziału oraz wynagrodzenia dla członków Rady Nadzorczej,

c) zatwierdza bilanse, sprawozdania roczne, budżet wydatków, projekt podziału zysków, lub pokrycie strat,

d) oznacza najwyższą sumę zobowiązań, jakie Spółdzielnia może zaciągnąć,

e) uchwala zmianę statutu, rozwiązanie lub likwidację Spółdzielni.

§ 41. Protokół Walnego Zgromadzenia winien zawierać uchwały na Walnem Zgromadzeniu powzięte, oraz sprzeciwy, jeżeli były zgłoszone przeciw tym uchwałom. Protokół ten winien być spisany do osobnej księgi i podpisany przez Przewodniczącego, sekretarza i 2 asesorów.

IV. Rachunkowość, podział zysków i pokrycie strat.

§ 42. Rok sprawozdawczy liczy się od 1 stycznia do 31 grudnia. Zarząd winien sporządzić zamknięcie rachunkowe i sprawozdanie pisemne za rok obrachunkowy, najpóźniej w pierwszym kwartale roku następnego.

O ileby Zarząd we wskazanym wyżej terminie bilansu nie sporządził, Rada Nadzorcza może powierzyć tę czynność komu innemu na koszt Zarządu.

§ 43. Sprawozdanie roczne, zestawienie rachunkowe miesięczne oraz wszelkie wykazy statystyczne i inne winny być sporządzone według wzoru Związku Spółdzielni Polskich.

§ 44. Przed zamknięciem rachunków rocznych ustanawia się na skutek uchwał Zarządu oraz Rady Nadzorczej — wysokość premji dla członków Spółdzielni. Kwoty powyższe idą przedewszystkiem na uzupełnienie udziałów.

§ 45. Nadwyżkę bilansową po odliczeniu zeń conajmniej 10% na fundusz zasobowy, rozporządza Walne Zgromadzenie. Dywidenda od udziałów nie może przekraczać wskazanej w art. 57 Ustawy o Spółdzielniach stopy procentowej.

Pozostała po wydzieleniu dywidendy reszta nadwyżki może być użyta na cele ogólne, bądź podzielona i wypłacona członkom w stosunku do pobranych przez Spółdzielnię opłat za korzystanie ze świadczeń.

§ 46. Umarzanie bilansowej wartości budynków winno wynosić od 2 do 5% sprzętów i urządzeń 10% i od maszyn od 25 do 35% wartości nabywczej.

§ 47. Na fundusz zasobowy składają się:

a) wpisowe,

b) darowizny,

c) niepodniesione w ciągu 5 lat kwoty udziałowe byłego członka dywidendy, zwroty i premje,

d) wszystko co w odpisanych na straty sum uzyskano,

e) co roku 10% czystego zysku, dopóki fundusz zasobowy nie osiągnie wysokości wpłaconych udziałów,

f) fundusz zasobowy służy wyłącznie do pokrycia strat bilansowych i nie podlega podziałowi między członków nawet w razie likwidacji Spółdzielni.

V. Ogłoszenie.

§ 48. Wszelkie ogłoszenia, jak to bilanse roczne, rachunki strat i nadwyżek, oraz inne wymagane przez Ustawę o Spółdzielniach winno być umieszczane w „Poradniku Spółdzielni" w Poznaniu.

VI. Rozwiązanie (likwidacja Spółdzielni).

§ 49 Rozwiązanie Spółdzielni następuje w wypadkach określonych przez Ustawę o Spółdzielniach i niniejszy statut.

Likwidację przeprowadza się w myśl przepisów Ustawy o Spółdzielniach. Pozostały po rozwiązaniu Spółdzielni Autobusowej w ...., po uregulowaniu wszelkich należności, oraz po zwrocie udziałów członkowskich, majątek przekazuje się Związkowi Spółdzielni Polskich, pod warunkiem że w razie założenia nowej Spółdzielni Autobusowej w ...., zorganizowanej na zasadach zlikwidowanej Spółdzielni, majątek powyższy tejże Spółdzielni zostaje przekazany.

VII. Przynależność do Związku.

§ 50. Celem doskonalenia swych urządzeń i pracy wewnętrznej przez oddanie się nadzorowi przewidzianemu w art. 61 Ustawy o Spółdzielniach, Spółdzielnia przystępuje do Związku Spółdzielni Polskich w Warszawie.

Składkę członkowską, oraz zwrot kosztów rewizji i innych należności Spółdzielnia uiszczać będzie Związkowi Spółdzielni Polskich według norm przezeń ustalonych.

Wnosimy o przyjęcie na Walnem Zgromadzeniu dnia .... r. niniejszego statutu w miejsce dotychczasowego zarejestrowanego w Sądzie Okręgowym Nr....., w dniu .... roku.

Za zgodność:

m. p. Zarząd Spółdzielni Właścicieli Autobusów w ....

§ 13 omawiający udział do Spółdzielni może ulegać rozmaitym modyfikacjom, tak co do swej wysokości, jak również co do samego sposobu uiszczania to znaczy, że udział niekoniecznie musi być pieniężny, lecz może być oznaczony np. przez posiadanie autobusu. Jednak ta druga ewentualność okazała się w życiu niezbyt praktyczna i lepiej jest z wielu względów określić wartość pojazdu mechanicznego danego przedsiębiorcy, który do Spółdzielni przystępuje, sprzedając swój autobus Spółdzielni za pewną określoną sumę i za co otrzymuje odpowiedni udział w Spółdzielni.

§ 45 omawiający nadwyżkę bilansową ustala przez swój art. 57 Ustawy o Spółdzielniach, że czysty zysk, który wypłaca się udziałowcom Spółdzielni, nie może przekraczać, jak 2% ponad najwyższą stopę dyskontową Banku Polskiego w danym roku obrachunkowym.

REGULAMIN DLA RADY NADZORCZEJ,

uchwalony przez Walne Zgromadzenie Spółdzielni

I.

§ 1. Najdalej w ciągu tygodnia po Walnem Zgromadzeniu, na którem dokonano wyboru członków Rady Nadzorczej, winno się odbyć konstytucyjne zebranie Rady, na którem należy uskutecznić:

a) wybór prezesa Rady, jego zastępcy i sekretarza,

b) wybór członków Zarządu w myśl przepisów statutu

c) ustalenie regulaminu dla Zarządu.

§ 2. Zebrania Rady odbywają się przynajmniej raz na kwartał ale Prezes Rady może zwołać zebranie, ilekroć uzna to za potrzebne. Również zbiera się Rada zawsze na żądanie

Zarządu lub połowy członków Rady, o ile żądanie to zostało wyrażone w drodze piśmiennej z podaniem przedmiotu obrad. O dniu i godzinie zebrania winni być członkowie Rady zawiadomieni listownie.

§ 3. Na zebraniach kwartalnych Rada bada przedłożone przez Zarząd zestawienia rachunkowe za ubiegły kwartał, oraz załatwia wszelkie sprawy bieżące, należące w myśl prawa statutu niniejszego regulaminu do jej kompetencji.

§ 4. Zebrania Rady są prawomocne, o ile w nich bierze udział prezes lub jego zastępca oraz połowa członków. Uchwały zapadają zwykłą większością głosów, jedynie w sprawie kupna lub sprzedaży nieruchomości wymagana jest jednomyślność, a przy wyborach Zarządu bezwzględna większość. W razie równości rozstrzyga głos przewodniczącego, przy wyborach zaś losowanie.

§ 5. Z zebrań Rady spisuje się protokóły w specjalnej książce z ponumerowanemi stronnicami. W protokółach, które podpisują wszyscy obecni, należy wymienić członków, biorących udział w zebraniach oraz sposób przeprowadzenia i wynik głosowania. Sprzeciwy członków obecnych wypowiedziane na zebraniach, lub nadesłane listownie przez członków nieobecnych, winny być także wciągnięte do protokółu.

§ 6. Jeżeli obrady dotyczą jednego z członków Rady, członek ten nie bierze w nich udziału.

§ 7. Rada Nadzorcza czuwa z całą starannością nad działalnością Spółdzielni i nadzoruje czynności Zarządu. Członkowie Rady winni swe obowiązki sprawować osobiście i obowiązani są do zachowania tajemnicy handlowej.

II.

§ 8. Za straty powstałe dla spółdzielni wskutek zaniedbania obowiązków członkowie Rady odpowiadają w myśl art. 44 Ustawy o Spółdzielniach.

§ 9. Rada Nadzorcza może w każdym czasie, a musi conajmniej dwa razy do roku przeprowadzić rewizję spółdzielni, w myśl art. 41 Ustawy o Spółdzielniach.

§ 10. W dniu 31 grudnia każdego roku winna Rada: sprawdzić stan kasy, remanent papierów wartościowych własnych, towarów, portfelu wekslowego. Natychmiast po sporządzeniu rocznego sprawozdania rachunkowego należy dokonać rewizji ksiąg, inwentarzy, wszelkich dowodów, zamknięć rachunkowych, bilansu rocznego oraz rachunku strat i zysków.

§ 11. Przy sporządzaniu sprawozdania rocznego należy zrewidować charakter całej działalności spółdzielni, t. j.:

a) zbadać jakiego rodzaju są długi i zobowiązania,

b) jak wpłacane są udziały,

c) czy fundusze zasobowy i rezerwowy tworzą się zgodnie z uchwałami Walnych Zgromadzeń i postanowieniami statutu,

d) jak są lokowane środki obrotowe spółdzielni, wartość ich zabezpieczenia, termin i oprocentowanie, ich spłacalność,

e) czy kredyty wogóle udzielane są zgodnie z postanowieniami prawa, statutu i uchwałami Walnych Zgromadzeń.

§ 12. Bezwzględnie należy przestrzegać odpowiedniego zabezpieczenia przy udzielaniu kredytu nieczłonkom. Jeżeli udziela się tylko członkom, czy postanowienie to ściśle jest przestrzegane? Czy nie są udzielane członkom Zarządu i Rady, oraz pracownikom spółdzielni kredyty, co do których nie było formalnej uchwały Rady Nadzorczej? Czy podpisy na wekslach, rewersach i innych obligach są składane w ilości wyznaczonej przez regulamin dla czynności spółdzielni, względnie przez statut?

§ 13. Przy rewizji należy zbadać źródła zakupu towarów, warunki kredytowe przy zakupach oraz normy kalkulacyjne, stosowane przy sprzedaży towarów przez spółdzielnie.

§ 14. Rewizję spółdzielni przeprowadza sama Rada Nadzorcza w jej pełnym składzie lub przez upoważnionych delegatów, a w razie potrzeby z powołaniem rzeczoznawców.

§ 15. Corocznie w grudniu Rada zatwierdza przedstawiony przez Zarząd projekt wydatków na rok następny; w wyjątkowych wypadkach może zezwolić na jego przekroczenie. Projekt ten przedkłada się dorocznemu Walnemu Zgromadzeniu do zatwierdzenia.

§ 16. Po sprawdzeniu sprawozdania rocznego Rada składa je z własnym wnioskiem do zatwierdzenia Walnemu Zgromadzeniu wraz z projektem podziału zysków, względnie pokrycia strat.

III.

§ 17. Poza wyszczególnionemi wyżej obowiązkami do zakresu kompetencji Rady należy:

a) wykluczanie członków na wniosek Zarządu,

b) określenie najwyższej sumy kredytu, z której korzystać mogą poszczególni klijenci spółdzielni w granicach oznaczonych przez Walne Zgromadzenie, tudzież decydowenie o udzielaniu kredytu członkom Zarządu, Rady, pracownikom spółdzielni w tychże granicach,

c) decydowanie o kupnie i sprzedaży lub o obciążeniu nieruchomości w myśl § 4 tego regulaminu,

d) ustalenie stawek procentowych i prowizyjnych od czynności spółdzielni oraz odsetek zwłoki,

e) zawieranie umów z członkami Zarządu,

f) składanie Walnemu Zgromadzeniu listy kandydatów na członków Rady, lista ta jednak nie obowiązuje Walnego Zgromadzenia,

g) oznaczenie wysokości wynagrodzenia dla rzeczoznawców,

h) nadzór i kontrola nad likwidacją spółdzielni,

i) zwoływanie Walnego Zgromadzenia,

j) uprzednie rozpatrzenie wszystkich wogóle spraw wniesionych przez Zarząd na Walne Zgromadzenie.

§ 18. Delegat Rady Nadzorczej obowiązany jest uczestniczyć przy rewizjach dokonywanych z ramienia Związku Spółdzielni Polskich oraz składać sprawozdanie z wyników tej rewizji na najbliższem Zgromadzeniu i czuwać nad usunięciem wszelkich wad i usterek z działalności spółdzielni, wytkniętych przez rewizję. Sprawozdanie rewidenta Związku Spółdzielni Polskich winno być przedmiotem obrad Rady.

§ 19. Członkowie Rady korzystać mogą z kredytów w spółdzielni jedynie za każdorazową uchwałą Rady z uwzględnieniem przepisów § 6 niniejszego regulaminu.

§ 20. Członkowie Rady nie mogą być ręczycielami przy kredytach dla członków Radv i Zarządu, ani dla pracowników spółdzielni.

IV.

§ 21. W razie nierozstrzygnięcia sprawy kupna lub sprzedaży nieruchomości w myśl wymagań § 4 niniejszego regulaminu, sprawę należy przekazać do rozstrzygnięcia Walnemu Zgromadzeniu.

§ 22. O zakładaniu Oddziałów spółdzielni jak i ustanawianiu pełnomocników decyduje Rada Nadzorcza na wniosek Zarządu.

Druk St. Niemiry Syn i S-ka. Warszawa, Plac Napoleona 4. Tel. 676-40.

Druk St. Niemiry Syn i S-ka, Warszawa, Pl. Napoleona 4. Tel. 676-40.
Pod zarządem Józefa Puchalskiego